



Brüsszel, 2024. június 11.
(OR. en)

10938/24

Intézményközi referenciaszám:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	10059/24 + ADD 1
Biz. dok. sz.:	11718/23 + ADD 1-4
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről – Általános megközelítés

I. HÁTTÉR

1. A Bizottság 2023. július 11-én benyújtotta a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot¹, amelynek célja, hogy jobb tervezési és elosztási eljárások, valamint a határokon átnyúló koordináció javítása révén növelje az infrastruktúra rendelkezésre állását.
2. A rendelettervezet az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkén alapul (rendes jogalkotási eljárás).

¹ 11718/23 + ADD 1–4.

3. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2024. február 6-án nyilvánított véleményét². A Régiók Bizottsága 2024. március 18-án nyilvánított véleményét³.
4. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 20 alkalommal vitatta meg a javaslatot: a 2023. szeptember 4-i, szeptember 27-i, október 20-i, november 6-i, november 20-i, november 27-i és december 12-i, valamint a 2024. február 9-i, február 13-i, február 27-i, március 7-i, március 14-i, március 19-i, április 11-i, április 16-i, április 23-i, április 30-i, május 14-i, május 21-i és május 28-i ülésén.
5. Az Állandó Képviselők Bizottsága a június 5-i ülésén megvizsgálta a szárazföldi közlekedési munkacsoportban folytatott megbeszélések eredményeként létrejött kompromisszumot, és általános megközelítés kialakítása céljából széles körben jóváhagyta azt. Az Állandó Képviselők Bizottságának említett ülésén a tagállamok két további észrevételt tettek, amelyeket az elnökség figyelembe vett az e feljegyzés mellékletében foglalt szövegben. A szövegben a bizottsági javaslatához képest tett változtatásokat **félkövér aláhúzott** betűtípus, a törléseket [...] jelöli.
6. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki illetékes bizottságnak, Tilly Metz-et (Zöldek, LU) pedig a javaslat előadójának. Az előadó 2024. március 5-én terjesztette elő jelentését; az Európai Parlament a 2024. március 12-i plenáris ülésén elfogadta tárgyalási megbízatását.

II. **AZ AKTUÁLIS HELYZET**

A. **Alternatív megoldások az eredeti javaslatához képest**

7. A tagállamok támogatták a javaslat célkitűzéseit. A delegációk ugyanakkor javasolták az infrastruktúra-kapacitás tervezésével és elosztásával kapcsolatos egyes folyamatok javítását, a tagállamok szerepének megerősítését, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat és a szabályozási felügyelet egyszerűsítését. Az elnökség ezért az eredeti javaslatához képest a következő alternatív megoldásokat dolgozta ki, amelyeket a delegációk is támogattak.

² HL C, C/2024/891, 2024.2.6.

³ HL C, C/2024/1982, 2024.3.18.

a. A rendelet hatálya

8. Az elnökség bevezetett a szövegbe a hatály alóli mentességre vagy kivonásra vonatkozóan bizonyos lehetőségeket, amelyek a 2012/34/EU irányelv értelmében már érvényben voltak a vasúti kapacitásgazdálkodásra, de amelyek a bizottsági javaslatban nem, vagy nem teljes mértékben szerepeltek, például az Unió átmenő vasúti szolgáltatások vagy a közúti járműveknek a Csatorna-alagúton át biztosított transzfert szolgáltatások tekintetében (*1. cikk*). Azon nemzetközi menetvonalak tekintetében, amelyben részt vesznek harmadik országok pályahálózat-működtetői, az elnökség bevezette a kapacitáselosztásra vonatkozóan a rendeletben meghatározott időtartamoktól és határidőktől való eltérést, amennyiben ez nincs hatással az említett nemzetközi menetvonalakban részt nem vevő egyéb uniós pályahálózat-működtetőkre (*38. cikk*).
9. Az elnökség megfontolásokat vezetett be a preambulumba az uniós vasúti hálózat azon részére vonatkozóan, ahol a kapacitás folyamatosan rendelkezésre áll, és nem áll fenn a túlterheltség valós kockázata, illetve az uniós vasúti hálózat azon részére vonatkozóan, amely a tenger révén földrajzilag el van szigetelve a szóban forgó hálózat többi részétől, és amelynek tekintetében lehetővé kell a tagállamok és a pályahálózat-működtetők számára, hogy pragmatikus és arányos megközelítést kövessenek a rendelet végrehajtása során, teljes mértékben betartva az e rendeletben meghatározott kötelezettségeket (*(6b) preambulumbekzdés*). Ez hozzájárul ahhoz, hogy ezekben az egyedi helyzetekben elkerülhető legyen a túlzott adminisztratív munkateher.

b. Biztonság és védelem

10. Az elnökség a delegációk által a biztonsággal és védelemmel kapcsolatban felvetett valamennyi aggályt figyelembe vette a szövegben. Elsőként, az elnökség hangsúlyozta, hogy a rendelet nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy intézkedéseket fogadjanak el az alapvető biztonsági vagy védelmi érdekek védelme és a katonai erők vasúti infrastruktúrához való hozzáféréseinek biztosítása érdekében (*1. cikk*). Ezek az intézkedések már nem korlátozódnak a válsághelyzetekre, de ugyanazok a feltételek vonatkoznak rájuk, mint a válsághelyzetekben hozott intézkedésekre.
11. Másodsorban, az elnökség bevezette annak lehetőségét, hogy a tagállamok megtagadják az infrastruktúrára vonatkozó kapacitásjogok biztosítását egy kérelmező számára, illetve visszavonják tőle e jogokat, amennyiben megállapítják, hogy a kapacitásjogok biztosítása komoly és súlyos kockázatot jelentene a közrendre vagy a közbiztonságra, többek között a nemzetbiztonságra és a védelemre nézve. Ennek az intézkedésnek, amely különösen a szomszédos tagállamokra nézve járna következményekkel, kellően indokoltnak, kifejezetten szükségesnek és a kizűzött céllal arányosnak kell lennie, és az intézkedést rendszeresen felül kell vizsgálni (*10a. cikk*).

c. A három európai keretnek a pályahálózat-működtetők európai hálózata (ENIM) általi kidolgozása

12. A kapacitásgazdálkodás európai keretének, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és a válságkezelés összehangolása európai keretének, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének kidolgozása tekintetében az elnökség tovább pontosította a szabályokat, és meghosszabbította az ENIM számára rendelkezésre álló határidőt. Emellett kiegészítette a szöveget azzal, hogy a keretek elfogadása előtt konzultációt kell folytatni az operatív érdekelt felekkel, a vasúti szabályozó szervek európai hálózatának (ENRRB) pedig ajánlást kell megfogalmaznia (6., 44. és 50. cikk).
13. Emellett az elnökség a preambulumban kifejezetten jelezte, hogy az európai keretek tartalma nem kötelező erejű ((15) preambulumbekzdés). Erre a pontosításra egyrészt jogbiztonsági okokból van szükség annak érdekében, hogy a pályahálózat-működtetők tisztában legyenek az e rendelet szerinti kötelezettségeik terjedelmével, másrészt pedig annak biztosítása érdekében, hogy a javaslat ne ütközzön az ítélkezési gyakorlattal⁴, tekintve, hogy az ENIM harmadik jogalany. A vasúti kapacitásgazdálkodás kellően harmonizált megközelítésének biztosítása érdekében azonban a szöveg előírja, hogy a pályahálózat-működtetőknek törekedniük kell arra, hogy kövessék e keretek tartalmát, és indokolják az attól való bármilyen eltérést.

d. Stratégiai iránymutatás

14. Az elnökség megerősítette a tagállamok által a pályahálózat-működtetőknek nyújtott stratégiai iránymutatás hatályát és fontosságát. A tagállamok kötelezhetik a pályahálózat-működtetőket, hogy előzetesen tervezzék meg az infrastruktúra-kapacitást, nyújtsanak iránymutatást a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt infrastruktúra kapacitásfelosztásához és a hivatalos konfliktusrendezési mechanizmus végrehajtásához, illetve keretmegállapodások vagy gördülő tervezés révén biztosítsanak keretet a kapacitás fenntartásához. A tagállamok számára mindazonáltal opcionális marad ilyen iránymutatások elfogadása, mint ahogyan kötelezővé tételük is. Az elnökség ezt a megerősítést megfelelő biztosítékokkal egészítette ki annak érdekében, hogy a vasúti kapacitásgazdálkodás tekintetében elkerülje a fragmentált megközelítést, így a szöveg előírja a tagállamok számára, hogy hangolják össze stratégiai iránymutatásaikat, és tartsák tiszteletben a pályahálózat-működtetők működési függetlenségét (11., 18. és 37. cikk).

⁴ A Bíróság *Meroni kontra Főhatóság* ügyben hozott, 1958. június 13-i ítélete, 9/56, EU:C:1958:7

e. Kapacitásstervezés

15. Az elnökség átszervezte a tervezési dokumentumok tartalmát, amelyek immár teljes egészében az *I. mellékletben* szerepelnek. A pályahálózat-működtetők e tervezési dokumentumokkal kapcsolatos adminisztratív terheinek csökkentése érdekében az elnökség korlátozta azokat az eseteket, amikor ezeket a dokumentumokat frissíteni kell. A kapacitási stratégiákat például csak előre nem látható és jelentős események esetén frissítik, a kapacitásmodelleket pedig csak akkor, ha a részletesebb kapacitáskínálati terveket még nem tették közzé (*16–18. cikk*).

f. Társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumok

16. A delegációk elismerték: fontos, hogy a szűkös kapacitásokkal való gazdálkodás során társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumokat alkalmazzanak annak érdekében, hogy a társadalom számára a lehető legnagyobb hasznot lehessen elérni. Ezeket a kritériumokat egyrészt alternatív felosztási lehetőségek értékelésére fogják használni az infrastruktúra nagy kihasználtságú és túlterhelt elemei tekintetében–, a pályahálózat-működtetőnek pedig lehetősége lesz arra, hogy figyelembe vegye a helyi vagy nemzeti körülményeket is–, másrészt pedig olyan konfliktusok megoldására, amelyeket a kapacitás iránti kérelmek összehangolása révén nem lehetett megoldani (*25. és 37. cikk*). A Bizottságnak a rendelet hatálybalépésétől számított 10 éven belül felül kell vizsgálnia e kritériumok működését a rendelet végrehajtásáról szóló jelentésében (*73. cikk*).

g. Bírságok

17. Az elnökség a kapacitásjogok módosítása esetén, azaz az akkor járó javasolt „kártérítést”, ha valamely fél nem tesz eleget kötelezettségvállalásainak, „bírsággal” váltotta fel, amely megfelelőbb terminus az összes félnek szóló, az említett kötelezettségvállalások tiszteletben tartását szolgáló pénzügyi ösztönző leírására. Az elnökség a bírságra vonatkozó valamennyi rendelkezést a *40. cikkbe* foglalta bele. Az elnökség további részletekkel szolgált a bírság mértékéről és modulációjáról, valamint az e mértékek és modulációk meghatározásakor figyelembe veendő kritériumokról. A pályahálózat-működtetők által bizonyos feltételek mellett bejelentett infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokra nem vonatkozik bírság. Végezetül az elnökség bevezette azt az elvet, hogy – a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF), valamint a nemzeti és az uniós jog szerinti jogorvoslati jog sérelme nélkül – a bírság megfizetése kimeríti a másik fél ugyanazon módosítással kapcsolatos egyéb pénzügyi követeléseit.

h. Válsághelyzetek

18. Tekintettel arra, hogy a válságkezelés többnyire tagállami hatáskörbe tartozik, az elnökség törölte a szövegből azt a rendelkezést, miszerint a Bizottság kötelezheti a tagállamokat egy válsághelyzetre válaszul elfogadott ideiglenes intézkedések hatályon kívül helyezésére. A tagállamoknak mindazonáltal tájékoztatniuk kell a Bizottságot és az ENIM-et az ilyen ideiglenes intézkedésekről, tartalmukat a válsághelyzet kezeléséhez feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozniuk, és össze kell hangolniuk azokat más tagállamokkal, amennyiben azok hatással vannak a határokon átnyúló forgalomra (*47. cikk*).

i. A tagállamok közötti koordináció

19. Az elnökség a szöveg több vonatkozása tekintetében formális kötelezettséget vezetett be a tagállamok közötti koordinációt illetően annak biztosítása érdekében, hogy a gyakorlatok szükség esetén kellően harmonizáltak legyenek (*53a. cikk*). Ezt egyes delegációk különösen fontosnak tartották, tekintettel a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet⁵ hatályon kívül helyezésére, amely koordinációs mechanizmusokat tartalmazott, ugyan a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra korlátozódott. Az elnökség úgy véli, hogy e rendelet és az új európai közlekedési folyosókat létrehozó, felülvizsgált TEN-T-rendelet együttesen megfelelő irányítási keretet hoz létre valamennyi vasúti szolgáltatás tekintetében.

j. Teljesítmény-felülvizsgálat

20. Az elnökség törölte a szövegből a javasolt teljesítmény-felülvizsgálati szervre vonatkozó rendelkezéseket, mivel ezt a szervet a már meglévő szervezetek szakterületéhez közeli feladatokkal bízták volna meg. Az elnökség ehelyett azt javasolta, hogy az ENIM-et és az ENRRB-t bízzák meg a pályahálózat-működtetők által nyújtott szolgáltatások tekintetében végzendő teljesítmény-felülvizsgálattal. A teljesítmény-felülvizsgálat európai keretére és az azon alapuló európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentésre vonatkozó rendelkezések az elnökség megtartotta a szövegben, és kiegészítette azokat az ENRRB hozzájárulására és ajánlásaira vonatkozó szövegrészekkel (*49–51. cikk*).

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról

k. Digitalizáció

21. A digitalizációra irányuló szükségtelen beruházások megelőzése érdekében az elnökség kifejezett utalást vitt be a szövegbe arra a lehetőségre vonatkozóan, hogy a tagállamok továbbra is használhatják a meglévő kapacitásgazdálkodási eszközöket, amennyiben azok lehetővé teszik a rendelet követelményeinek teljesítését (62. cikk).

l. Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok

22. Az elnökség a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskörét a feltétlenül szükséges szempontokra korlátozta a szövegben, és részletezte az adott felhatalmazásokat (10., 11., 21., 38., 39. és 48. cikk). Az elnökség úgy véli, hogy tekintettel e rendelet rendkívül összetett jellegére, valamint arra, hogy ez teljesen új mód a kapacitásgazdálkodást illetően az ágazatban, fontos lehetővé tenni a rendelet egyes vonatkozásainak felülvizsgálatát annak biztosítása érdekében, hogy az abban foglalt szabályok az idő elteltével is megfelelőek maradjanak. Az elnökség egyértelműen meghatározta a mellékletekben módosítható elemeket, és kiegészítette a Bizottság fellépésére vonatkozó feltételeket, ilyen feltétel például a végrehajtás jelentős nehézsége. Az elnökség bevezetett továbbá általános záradékokat: a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra vonatkozóan, a felhatalmazás visszavonásának lehetőségére vonatkozóan, valamint a szakértőkkel folytatott konzultációra és az elfogadási eljárásra vonatkozóan (71. cikk).
23. Az elnökség az e rendelet alapján elfogadandó valamennyi végrehajtási jogi aktusra vonatkozóan bevezetett egy a véleménynyilvánítás hiányára vonatkozó rendelkezést, ami azt jelenti, hogy a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktust, ha a SERA-bizottság nem nyilvánít véleményt (72. cikk).

m. Az ENIM szavazási szabályai

24. A Bizottság az ENIM jelenlegi szavazási szabályának fenntartását javasolta, amelynek értelmében egy tagállam valamennyi pályahálózat-működtetője közösen egy szavazattal rendelkezik, az ENIM pedig egyszerű többséggel hozza meg határozatait. Tekintettel az ENIM széles körben felülvizsgált szerepére, valamint az új kapacitásgazdálkodási folyamatot alakító számos új feladatra, az elnökség úgy vélte, hogy a döntések meghozatalához nagyobb, kétharmados többségre van szükség, fenntartotta ugyanakkor a tagállamonkénti egy szavazat elvét (55. cikk). Ez a több delegáció által támogatott szavazási szabály biztosítani fogja, hogy a különböző operatív helyzeteket képviselő minden szavazatot figyelembe vegyenek, ugyanakkor biztosítja, hogy az ENIM működőképes legyen és döntéseket hozhasson.

B. Finanszírozás

25. A Bizottság a hatásvizsgálatában⁶ a 2025–2050-es időszak vonatkozásában évi 0,9 millió EUR-ra becsülte a nemzeti közigazgatási szervekre e rendeletből eredően háruló új költségeket⁷, és évi 79,3 millió EUR-ra az operatív érdekelt felekre háruló új költségeket. Összehasonlításképpen az összes haszon – beleértve a külső költségek csökkenését is – várhatóan évi 519,3 millió EUR lesz.
26. A Bizottság javaslatát kísérő pénzügyi kimutatásban⁸ szerepel az a lehetőség, hogy a 2025–2027-es időszakban az ENIM működését – ideértve a hálózati koordinátort és az ENRRB titkárságát is – uniós társfinanszírozás keretében finanszírozzák az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében való technikai segítségnyújtás formájában. A Bizottság a 2025–2027-es időszakra évi 5,5 millió EUR összegű társfinanszírozást tervez⁹, és jelezte, hogy ez a társfinanszírozás a többéves pénzügyi keretről szóló következő megbeszélésektől függően meghosszabbítható.

III. AZ ÁLLANDÓ KÉPVISELŐK BIZOTTSÁGÁBAN TETT TOVÁBBI ÉSZREVÉTELEK

27. Az Állandó Képviselők Bizottságának június 5-i ülésén a tagállamok két további észrevételt tettek, amelyeket az elnökség figyelembe vett az e feljegyzés mellékletében foglalt kompromisszumos szövegben:
- az intermodális szállítással foglalkozó vállalkozások immár kifejezetten szerepelnek az ENIM munkacsoportjai keretében zajló koordinációs és konzultációs folyamatban részt vevő operatív érdekelt felek között (56. cikk);

⁶ ST 11718/23 ADD3, 7. és 11. táblázat.

⁷ Ebből: 0,3 millió EUR az ENRRB titkárságának működésére, 1,1 millió EUR végrehajtási költségként, mínusz 0,5 millió EUR pedig költségmegtakarítás.

⁸ ST 11718/23.

⁹ Ez valószínűleg kiigazításra szorul, mivel ez a becslés magában foglalta egy teljesítmény-felülvizsgálati szerv létrehozását, amelyet az elnökség törölt a szövegből.

- az azon államok TEN-T-törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának részét képező vonalakért felelős pályahálózat-működtetőknek, amelyek az EFTA tagjai és a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződés¹⁰ délkelet-európai részes felei, jogukban áll, hogy az ENIM szavazati joggal nem rendelkező tagjaivá váljanak, feltéve, hogy az említett államok vagy felek az Unióval kötött nemzetközi megállapodás alapján alkalmazzák ezt a rendeletet (*(21a) preambulumbekzdés és 55. cikk*)

IV. **KONKLÚZIÓ**

28. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot, hogy alakítson ki általános megközelítést a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról szóló rendeletjavaslatra vonatkozóan.
-

¹⁰ A Tanács (EU) 2017/1937 határozata a Közlekedési Közösség létrehozásáról szóló szerződésnek az Európai Unió nevében történő aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról

2023/0271 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,
a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹¹,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹²,
rendes jogalkotási eljárás keretében,

¹¹ [HL C, C/2024/891, 2024.2.6.\[...\]](#)

¹² [HL C, C/2024/1982, 2024.3.18.\[...\]](#)

mivel:

- (1) Az „európai zöld megállapodás” című bizottsági közlemény¹³ célul tűzte ki az Unió elé a klímasemlegesség 2050-re történő elérését, valamint meghatározta azt az egyértelmű célt is, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. **Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet rögzíti mindkét célkitűzést.** Az [...] **európai zöld megállapodás** célja a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés megvalósítása¹⁴: e cél felé haladva a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90 %-os csökkentését szorgalmazza, és arra hivatott, hogy 2030-ra több mint 55 %-kal csökkentse a légszennyezőanyag-kibocsátás egészségügyi hatásait, valamint 30 %-kal a közlekedési zajártalomnak tartósan kitett emberek arányát. A közlekedés az Unió teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy 25 %-át teszi ki, és ez az arány az elmúlt években nőtt. Az európai zöld megállapodás kiemelten fontosnak tartja a jelenleg 75 %-ban közutakon lebonyolított szárazföldi áruszállítás jelentős részének a vasútra és a belvízi utakra történő áttérését. Mivel a vasút javarészt villamosított és energiahatékony közlekedési mód, a vasúti szolgáltatások fokozottabb igénybevételének hozzá kell járulnia a közlekedés károsanyag-kibocsátásának és energiafelhasználásának csökkentéséhez.
- (2) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény¹⁵ mérföldköveket határoz meg, amelyek kijelölik az utat az uniós közlekedési rendszer számára a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzések eléréséhez. Előírja, hogy a vasúti áruforgalom 2030-ig 50 %-kal, 2050-ig pedig kétszeresére nőjön. A nagy sebességű vasúti forgalomnak 2030-ra meg kell kétszereződnie, 2050-re pedig meg kell háromszorozódnia, ezenfelül az 500 km-nél rövidebb távú, menetrend szerinti közösségi közlekedésnek 2030-ig karbonsemlegessé kell válnia az Unión belül. E célok eléréséhez a vasúti közlekedésnek vonzóbbá kell válnia a megfizethetőség, a megbízhatóság, valamint az utazók és az áruforgalmazók igényeihez jobban igazodó szolgáltatások tekintetében.

¹³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final, 2019. december 11.

¹⁴ A Bizottsági közleménye: „Bolygónk egészségessé tétele mindenki számára – Uniós cselekvési terv: Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé”, COM(2021) 400 final, 2021. május 12.

¹⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időálló pályára állítása, COM(2020) 789 final, 2020. december 9.

- (3) A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁶ megállapítja a vasúti infrastruktúra irányítására és működtetésére vonatkozó szabályokat, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások számára történő elosztására vonatkozó elveket és eljárásokat.
- (4) A 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁷ előírja a vasúti áru fuvarozási folyosók és az egyablakos ügyintézési rendszer létrehozását, hogy megkönnyítse az infrastruktúra-kapacitások nemzetközi vasúti áru fuvarozási szolgáltatások számára történő kérelmezését.
- (5) A vasúti infrastruktúra-kapacitással való **gazdálkodás** és a **vasúti** forgalomirányítás kulcsfontosságúak a vasúti ágazat megfelelő működéséhez. A vasúti szállítási szolgáltatások, **különösen a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások** működését körültekintően meg kell tervezni és össze kell hangolni ahhoz, hogy a nagyon eltérő jellemzőkkel (például eltérő sebességgel és féktávolsággal) rendelkező vonatok biztonságosan osztozhassanak ugyanazon a vágányon. A kapacitással való optimális **és harmonizált** gazdálkodás több lehetőséget teremt a vasúti szolgáltatások számára, és fokozza azok megbízhatóságát **és folyamatosságát**. **E** rendeletnek kellő rugalmasságot kell biztosítania a pályahálózat-működtetők számára a kapacitással való hatékony gazdálkodáshoz, miközben gondoskodnia kell arról, hogy [...] **a hálózathoz való hozzáférés átlátható módon történik, és annak tekintetében minden kérelmező megkülönböztetéstől mentes elbánásban részesül, biztosítva a tisztességes versenyt**.
- (6) A 2012/34/EU irányelv elismeri a tagállamok azon jogát, hogy ne alkalmazzák a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó szabályokat a vasúti hálózat bizonyos részeire vagy bizonyos vasúti szolgáltatásokra, amennyiben az uniós jog hatálya alóli ilyen kivétel nem érinti az egységes európai vasúti térség működését. Ezek a kivételek továbbra is alkalmazandók, és a tagállamok fenntartják annak jogát, hogy a jövőben e rendelettel kapcsolatban is kérelmezzenek ilyen kivételeket.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról [...] (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 913/2010/EU rendelete (2010. szeptember 22.) a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.).

(6a) A Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés üzemeltetését többek között a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága és Franciaország közötti, 1986. február 12-én Canterburyben aláírt szerződés (a továbbiakban: Canterbury-i szerződés), valamint az előbbi ország közlekedési minisztere, az utóbbi ország városfejlesztési, lakhatási és közlekedési minisztere, a Channel Tunnel Group Limited és a France-Manche S.A. között létrejött koncessziós szerződés szabályozza, amely szerződés és koncesszió (a továbbiakban: koncessziós szerződés) értelmében a koncessziós jogosultaknak kell üzemeltetniük az infrastruktúrát és egy a közúti járműveket szállító transzfertszolgáltatást. Néhány cikk kivételével a 2012/34/EU irányelv nem alkalmazandó azokra a vállalkozásokra, amelyeknek üzleti tevékenysége kizárólag közúti járműveknek a Csatorna-alagúton át biztosított transzfertszolgáltatásokra vagy közúti járműveknek ezen az alagúton át biztosított transzfertszolgáltatások formájában megvalósuló szállítási műveletekre korlátozódik. Hasonlóképpen nem helyénvaló ezt a rendeletet alkalmazni az ilyen szolgáltatások működtetéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra. Eltérő rendelkezés hiányában ezt a rendeletet az egyéb szolgáltatások, például a személy- és tehervonatok működtetéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra kell alkalmazni.

Ezenkívül a Canterbury-szerződés és a koncessziós szerződés értelmében a koncessziós jogosultak kötelesek tiszteletben tartani az említett szerződés rendelkezéseit, a Franciaországban és az Egyesült Királyságban hatályos törvényeket és rendeleteket, valamint a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés építésére és üzemeltetésére vonatkozó uniós szabályokat. A francia és a brit kormány kötelesek egymás között koordinációra törekedni, és olyan lépéseket tenni – ideértve a nemzetközi szervezetekre vonatkozó megközelítéseket is –, amelyek különösen a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésnek a koncessziós megállapodással összhangban történő üzemeltetéséhez szükségesek. Ezért e rendelet bizonyos rendelkezései nem alkalmazandók a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés infrastruktúrájára, amennyiben az ilyen alkalmazás az Egyesült Királyságban hatályos jog alkalmazásával való ütközés kockázatát hordozza magában. Ez a helyzet a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt infrastruktúrákra vonatkozó küszöbértékeket meghatározó rendelkezés esetében.

- (6b) E rendeletnek az uniós vasúti hálózat azon része tekintetében való végrehajtása során, ahol a kapacitás folyamatosan rendelkezésre áll, nem áll fenn a túlterheltség valós kockázata, illetve az uniós vasúti hálózat azon része tekintetében való végrehajtása során, amely a tenger révén földrajzilag el van szigetelve a szóban forgó hálózat többi részétől, így nincs konkrét szükség a más tagállamokban található infrastruktúrákat kezelő pályahálózat-működtetőkkel való koordinációra, lehetővé kell tenni a tagállamok és a pályahálózat-működtetők számára, hogy az aránytalan költségek és adminisztratív terhek elkerülése érdekében pragmatikus és arányos megközelítést kövessenek a rendelet végrehajtása során, teljes mértékben betartva az e rendeletben meghatározott kötelezettségeket.**
- (6c) Ez a rendelet nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy az alapvető biztonsági vagy védelmi érdekek védelméhez szükséges intézkedéseket, valamint olyan intézkedéseket fogadjanak el, amelyek biztosítják, hogy a katonai erők elegendő hozzáféréssel rendelkezzenek a vasúti infrastruktúrához.**
- (6d) A közlekedési infrastruktúra képezi a gazdaság és a társadalom egészének gerincét. Néhány vasúti infrastruktúra döntő szereppel bír a létfontosságú társadalmi funkciók megfelelő működésének biztosítását illetően, és stratégiai jelentőségű a nemzetbiztonság szempontjából. Bizonyos esetekben a kapacitásjogok kérelmező számára történő megadása veszélyeztetheti a közbiztonságot vagy a közrendet az Unióban, többek között tagállami szinten is, például ha egy vállalkozó vasúti társaság valamely tagállam vasúti infrastruktúráján keresztül szándékozik az Unióba jogellenesen behozott veszélyes árut vagy fegyvereket szállítani. A zökkenőmentes, biztonságos és védett vasúti forgalom biztosítása, valamint vasúti közlekedési infrastruktúrájuk védelmének biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy előírják a pályahálózat-működtetőknek, hogy tagadják meg kapacitásjogok biztosítását egy kérelmező részére vagy vonják vissza tőle azokat, amennyiben az infrastruktúrájukhoz való hozzáférés kockázatot jelent a közrendre vagy a közbiztonságra, többek között a nemzetbiztonságra és a védelemre nézve. Minden ilyen döntésnek kellően indokoltnak, szigorúan szükségesnek és a kitűzött céllal arányosnak kell lennie, figyelembe véve a döntésnek a versenyre és az ellátási láncok folytonosságára gyakorolt hatásait is, különösen a kritikus fontosságú ellátás tekintetében, és amennyiben a kért kapacitásjog több hálózatra kiterjedő kapacitásjogot képez. A közbiztonságot vagy a közrendet érintő kockázat értékelésekor az érintett tagállam figyelembe veheti többek között azt, hogy a kérelmező az Unió által elfogadott korlátozó intézkedések hatálya alá tartozik, valamint az ilyen intézkedések elfogadásának indokait, hogy a kérelmező az Unió által elfogadott korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személy vagy szervezet tulajdonában van,**

tényleges ellenőrzése alatt áll, vagy az Unió által elfogadott korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személy vagy szervezet nevében vagy irányítása szerint jár el, vagy hogy a kérelmező vagy az említett személy vagy szervezet jogellenes tevékenységekben vagy harmadik ország katonai képességeinek fejlesztését elősegítő olyan tevékenységekben vesz részt, amelyek veszélyt jelentenek a tagállam nemzetbiztonságára. Az ilyen döntést a tagállamnak rendszeresen felül kell vizsgálnia, különösen annak rendszeres értékelése révén, hogy a döntés továbbra is indokolt és arányos-e. A tagállam tájékoztatja Bizottságot, az igazgatási szervezetet és – a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében – a többi érintett tagállamot a döntéséről és annak indokairól, és egyeztetnie kell ezekkel a tagállamokkal, amennyiben azok a hozott döntéssel kapcsolatban aggályokat vetnek fel.

- (7) A vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó szabályoknak és eljárásoknak jobban tükrözniük kell az összes vasúti piaci szegmens igényeit. Különösen figyelembe kell venniük, hogy szükség van a személyszállítási szolgáltatások, **így többek között a közszolgáltatási kötelezettségek keretében üzemeltetett szolgáltatások** rendelkezésére álló kapacitás hosszú távú stabilitására, valamint az áru fuvarozás rövid távú rugalmasságára a piaci kereslet kielégítése érdekében. Ezért a kapacitásgazdálkodási folyamatnak már túlnyomórészt nem az egyéves időtávra kell összpontosítania, hanem azt három egymást követő szakaszban kell szervezni: stratégiai kapacitástervezés; a vasúti szolgáltatások ütemezése és a kapcsolódó kapacitáselosztás; valamint a kapacitás kiigazítása és átütemezése. A kapacitásgazdálkodás terén a hosszú távú tervezés és a rövid távú kiigazítás lehetőségét biztosító, jobban meghatározott és strukturált szakaszok bevezetése különösen előnyös lenne a kevésbé könnyen előre tervezhető vagy bonyolultabb szervezést igénylő szolgáltatások számára, úgymint áruszállító vonatok és a határon átnyúló személyszállító vonatok.
- (8) Az uniós vasúthálózat egyre nagyobb része túlterhelt vagy a túlterheltség határán áll, és nem képes kielégíteni az összes kérelmező vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti igényét, illetve támogatni a vasúti szállítás volumenének további növekedését. Az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján kidolgozott átjárhatósági műszaki előírásokkal összhangban történő infrastruktúra-fejlesztés és -digitalizálás – különösen az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) – várhatóan közép- és hosszú távon a rendelkezésre álló kapacitás növekedését eredményezi. Mindazonáltal a pályahálózat-működtetőknek prioritásokat kell meghatározniuk a **nagy kihasználtságú vagy túlterhelt szakaszok** használata kapcsán. **A tagállamoknak jogot kell biztosítani arra, hogy – tiszteletben tartva a pályahálózat-működtető üzemeltetési feladatait – stratégiai iránymutatást nyújtsanak a pályahálózat-működtetőnek annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti kapacitás tervezése és használata, különösen a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt szakaszokon, összhangban legyen általános célkitűzéseikkel és szakpolitikai**

irányvonalakkal. A pályahálózat-működtetőknek objektív, átlátható és megfelelő eljárások és módszerek alapján értékelniük kell a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználtságát, a legmesszebbmenőkig figyelembe véve az ENIM által kidolgozandó közös módszert. A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy végrehajtási jogi aktus útján meghatározza az ENIM által kidolgozandó módszer általános alapelveit. E jogi aktus elfogadásakor a Bizottságnak tartózkodnia kell az e módszerbe foglalandó részletes elemek meghatározásától.

(8a) A vasúti infrastruktúra-kapacitás optimális kihasználásának biztosítása érdekében a tervezési és elosztási folyamat során társadalmi-gazdasági, üzemeltetési és környezetvédelmi kritériumokat kell figyelembe venni, egyrészt különösen az alternatív felosztási lehetőségek értékelésekor, amennyiben az infrastruktúra valamely elemét nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánították, másrészt konfliktusrendezési célokra. A pályahálózat-működtetők 2012/34/EU irányelv alapján létrehozott európai hálózatának (ENIM) ezekre a kritériumokra kell támaszkodnia az alternatív felosztási lehetőségek értékelésére és a konfliktusrendezésre vonatkozó eljárások meghatározása céljából. Ezeknek az eljárásoknak a lehető legnagyobb mértékben egyszerűnek és általánosan meghatározottnak kell lenniük azért, hogy a lehető legtöbb körülmény között lehessen őket alkalmazni.[...]

(9) A kapacitás pályahálózat-működtetők általi stratégiai tervezésének javítania kell a vasúti infrastruktúra kihasználtságát azáltal, hogy – többek között a közlekedési piacon várható fejlemények elemzése révén – előjelzi a vasúti szolgáltatások iránti keresletet, figyelembe véve az infrastruktúra tervezett fejlesztését, felújítását és karbantartását. Biztosítania kell, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitást olyan módon osszák el, amely maximalizálja a vasúti szolgáltatások értékét a társadalom számára. A pályahálózat-működtetőknek gondoskodniuk kell arról, hogy a stratégiai tervezés fokozatosan egyre részletesebb információkkal szolgáljon a rendelkezésre álló kapacitásról, és ez legyen a kapacitáselosztás alapja.

- (10) Annak biztosítása érdekében, hogy rendelkezésre álljon a különböző vasúti piaci szegmensek – különösen az áru fuvarozás és a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások – között elosztható kapacitás, a pályahálózat-működtetők számára lehetővé kell tenni, hogy előre megtervezzék a kapacitás felhasználását a vasúti hálózat túlterhelt vagy nagy kihasználtságú szakaszain, és szükség esetén a hálózat más szakaszait is bevonják az ilyen tervezésbe. Ennek az előzetes kapacitásstervezésnek figyelembe kell vennie a különféle kapacitáselosztási módszereket és a különböző vasúti piaci szegmensek jellemzőit. Lehetővé kell tennie a vasúti infrastruktúra jobb kihasználását azáltal, hogy a kapacitáselosztási szakaszban egy csoportba sorolja a hasonló teljesítményjellemzőkkel rendelkező vonatokat.
- (11) A kapacitáselosztás során a pályahálózat-működtetőknek be kell tartaniuk a kapacitáskínálatra vonatkozó stratégiai terveiket, és ezzel egyidejűleg biztosítaniuk kell, hogy a kapacitást a piaci keresletnek megfelelően, tisztességes és megkülönböztetéstől mentes módon osszák el. E célból egyes kapacitáskérelmek elutasíthatók, **többek között a konfliktusrendezési mechanizmusok alkalmazása során,** és a kapacitáskínálati tervet [...] **folymatosan** frissíteni kell, hogy tükrözze a [...] **rendelkezésre álló kapacitást. A konfliktusrendezési mechanizmusoknak figyelembe kell venniük a különféle kapacitáselosztási módszereket és a különböző vasúti piaci szegmensek jellemzőit.**
- (12) A különböző vasúti piaci szegmensek eltérő mértékben képesek előre jelezni a vasúti infrastruktúra kapacitásszükségeiket. Előfordulhat, hogy egyes áru fuvarozási szolgáltatók nem tudják kellő időben azonosítani kapacitásigényüket ahhoz, hogy azt figyelembe lehessen venni az üzemi menetrendben (vagyis a vonatok és a gördülőállomány mozgásának éves tervében), és azok nem férnek bele az éves menetrendjükbe. Ezért a pályahálózat-működtetőknek képesnek kell lenniük arra, hogy megfelelő minőségű és mennyiségű kapacitást kínáljanak azon vasúti szolgáltatások számára is, amelyeket ingadozó kereslet jellemez, amelyek megszervezése viszonylag rövid határidővel történik, amelyek egynél több járatot foglalnak magukban, és amelyeknél előfordulhat, hogy többször közlekednek egy olyan adott időszak alatt, amely nem esik egybe az üzemi menetrendi időszak időtartamával.

- (13) A vasúti infrastruktúra-kapacitást kérelmezőknek képesnek kell lenniük a vasúti infrastruktúra-kapacitás éves szintű tervezésére és kérelmezésére az üzemi menetrend útján. A kérelmezők számára azt is lehetővé kell tenni, hogy az állandó jellegű, többéves vasúti szolgáltatások tekintetében keretmegállapodások révén időben jóval hamarabb kérelmezzenek vasúti infrastruktúra-kapacitást. Végül a kérelmezők számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy eseti kapacitáskérelmek útján az üzemeltetéshez közeli időpontban is igényelhessenek kapacitást egyes vonatok tekintetében, ismétlődő vasúti szolgáltatás tekintetében pedig gördülő tervezési kérelmek útján. **Mivel a gördülő tervezés különösen alkalmas megoldás a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások esetében, tekintettel azok jellemzőire, a gördülő tervezési folyamaton keresztüli kapacitáselosztásnak legalább a vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokra kell vonatkoznia.**
- (14) A vasúti áru fuvarozás jelentős hányada távolsági, és a pályahálózat-működtetők határokon átnyúló koordinációját igényli. A vasúti forgalom növelésére irányuló szakpolitikai célkitűzést a határokon átnyúló személyszállítási szolgáltatások bővülése is alátámasztja. Az egységes európai vasúti térségben a határokon átnyúló forgalom növekedésének elősegítése és előmozdítása érdekében biztosítani kell a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó szabályok és eljárások nagyobb összhangját és [...] **egy harmonizált megközelítést.** Ennek megfelelően meg kell erősíteni [...] **az ENIM szerepét** [...] **annak révén,** hogy [...] **megbízást kap iránymutatások kidolgozására azzal a céllal, hogy megerősítse e rendelet következetes végrehajtását** [...] a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó eljárások és módszertanok [...] **tekintetében,** valamint a határokon átnyúló kapacitás és forgalom aktív koordinációjával. [...] **Az ENIM-nek** mindenekelőtt európai kereteket kell kidolgoznia a kapacitás gazdálkodásra, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés koordinálására, valamint a teljesítmény-felülvizsgálatra vonatkozóan.
- (15) [...] **Az ENIM** által kidolgozott európai keretnek olyan iránymutatásokkal, **így többek között közös elvekkel és eljárásokkal** kell szolgálniuk, amelyek betartása érdekében a pályahálózat-működtetőknek minden erőfeszítést meg kell tenniük. [...] **B**[...]ár **ezeknek a kereteknek és elemeiknek nem kell kötelező erejűnek lenniük, és a pályahálózat-működtetőknek** továbbra is felelősséget kell vállalniuk operatív döntéseikért. [...] **a**[...] pályahálózat-működtetőknek [...] **magyarázattal kell szolgálniuk** az e keretektől való eltérések [...] **ről, amint azt [...] e rendelet előírja.** [...] Ez a megközelítés [...] **segít** egyensúlyt teremteni két igény között, miszerint egyrészt koordinációra és harmonizált megközelítések alkalmazására van szükség az egységes európai vasúti térségben, másrészt pedig az eljárásokat és módszertanokat az egyes földrajzi területek sajátos körülményeihez

kell igazítani. E rendelet alkalmazásának első [...] **tfz** évét követően a Bizottságnak **e rendelet végrehajtásának értékelése során** fel kell mérnie, hogy az eljárások és módszerek összehangoltságának mértéke, a pályahálózat-működtetők közötti koordinációs folyamat hatékonysága, valamint az egységes európai vasúti térség létrehozása felé tett általános előrehaladás indokolttá teszik-e [...] **e rendelet módosítását azzal a céllal, hogy [...] az ENIM** által kidolgozott európai keretek bizonyos elemeinek helyébe **kötelező szabályok** lépjenek.

(15a) Az ENIM-nek ki kell jelölnie egy hálózati koordinátort a támogatási és operatív feladatok ellátására. Tekintettel a RailNetEurope (RNE) vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás terén fennálló tapasztalataira és a kapacitásgazdálkodás javításához való hozzájárulására, az ENIM-nek mérlegelnie kell, hogy ezt a nonprofit szervezetet jelölje ki hálózati koordinátorként.

- (16) A határokon átnyúló vasúti forgalom rendes körülmények között és zavarok esetén történő irányítására vonatkozó szabályoknak elő kell segíteniük a vasúti személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások zavartalan, rugalmas és zökkenőmentes működését. Strukturált rendszert kell biztosítani a pályahálózat-működtetők és más érdekelt felek közötti koordinációra.
- (17) A vasúti infrastruktúra működtetése nemcsak a pályahálózat-működtetők közötti szoros együttműködést követeli meg, hanem a vállalkozó vasúti társaságokkal, valamint a vasúti és multimodális szállításban, fuvarozásban és a logisztikai műveletekben közvetlenül érintett egyéb érdekelt felekkel való szoros együttműködést is. Ezért lehetőséget kell biztosítani a strukturált koordinációra a pályahálózat-működtetők és más érdekelt felek között.
- (18) A vasúti szolgáltatások megbízhatósága a vasúti ügyfelek által leginkább értékelt szempont. A menetrendek megbízhatósága szintén kritikus szempont a vasúti rendszer zavartalan működése szempontjából, ahol a szolgáltatások és a hálózati externáliák között szoros kölcsönhatások állnak fenn. Emiatt az ütemtervtől való eltéréseket a lehető legkisebbre kell csökkenteni. Ezenkívül megfelelő ösztönzőrendszert kell bevezetni a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más érintett felek kötelezettségvállalásai teljesítésének előmozdítása érdekében. Ezeknek az ösztönzőknek mind gazdasági, mind nem gazdasági jellegűeknek kell lenniük.

(18a) E rendeletben egy a bírságokra vonatkozó rendszert kell létrehozni; bírságot abban az esetben kell fizetni, ha valamely fél – akár a pályahálózat-működtető, akár a kérelmező – nem teljesíti a kiosztott kapacitásjoggal kapcsolatos kötelezettségeit. A kapacitásjog módosítását kezdeményező fél által a másik félnek fizetendő bírság mértékének olyannak kell lennie, hogy hatékonyan ösztönözze a pályahálózat-működtetőt és a kérelmezőket a kapacitás tervezett használatának tiszteletben tartására és a zavarok minimalizálására. E mértékeknek arányosnak és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük, és több tényezőt is figyelembe kell venniük, többek között a módosítás hatását, a módosítást kezdeményező fél által a másik félnek küldött értesítés időzítését, az alternatív kapacitás minőségét, amennyiben a módosítást a pályahálózat-működtető kezdeményezi, vagy hogy a kapacitás újra kiosztható-e és azt egy másik kérelmező használhatja-e, amennyiben a módosítást a kérelmező kezdeményezi. Az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és adott esetben az említett egyezmény E. függeléke I. pontja 8. cikke (1) bekezdésének, valamint a bírságra vonatkozó határozatok tekintetében fennálló jogorvoslati jognak a sérelme nélkül a kapacitásjogok e rendelettel összhangban történő módosítását kezdeményező fél által a másik félnek fizetett bírság kimeríti a másik fél ugyanazon módosítással kapcsolatos pénzügyi követeléseit, hogy el lehessen kerülni a kettős kártérítést, a bírósági eljárások megsokszorozódását, valamint azt a hosszadalmas, bonyolult és nehézkes eljárást, amellyel e másik fél által elszenvedett kár teljes megtérítésére irányuló kártérítési kereset járna.

(19) A vasúti infrastruktúra-szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások minőségének folyamatos ellenőrzése az előfeltétele annak, hogy javítani lehessen e szolgáltatások teljesítményét. Ezért egy mutatókon alapuló, átlátható és objektív rendszert kell létrehozni, amely visszajelzést ad a teljesítmény azon szempontjairól, amelyek lényegesek a különböző operatív érdekelt felek és a vasúti szállítási szolgáltatások végfelhasználói számára. Ennek a rendszernek a fő funkciója az operatív érdekelt felek által vállalt kötelezettségek teljesítésének és a teljesítmény terén az idő múlásával elért előrehaladásnak a nyomon követése, figyelembe véve a vasúti ágazaton belüli eltérő körülményeket és jellemzőket. [...]

(20) A vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményének az egységes európai vasúti térségben történő javítása érdekében [...] **az ENIM-nek** [...] **ki kell alakítania** [...] a teljesítmény-felülvizsgálat[...] **európai keretét**. Ez a keret hivatott biztosítani, hogy valamennyi uniós pályahálózat-működtető közös elveket és módszereket alkalmazzon a teljesítmény elfogadott mutatókon keresztül történő mérésére. A keretnek lehetővé kell tennie az uniós vasúthálózat teljesítménybeli hiányosságainak megállapítását. [...] **A keret azt hivatott biztosítani**, hogy a pályahálózat-működtetők az általuk működtetett hálózat sajátosságaira figyelemmel tűzzék ki a teljesítménycélokat, ugyanakkor biztosítsák az összhangot a legrelevánsabb teljesítménybeli hiányosságok megállapítása során. A keretnek lehetővé kell tennie a pályahálózat-működtetők számára, hogy uniós szinten együttműködjenek a teljesítménybeli hiányosságok kezelésére irányuló intézkedések meghatározása és azok hatásának nyomon követése során. [...] **Az ENIM-nek** rendszeresen felül kell vizsgálnia ezt a keretet, hogy biztosítsa annak célravezetőségét.

(20a) Az ENIM-nek európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentést kell készítenie, amely kiterjed legalább az [új TEN-T-rendeletben] megállapított európai közlekedési folyosók részét képező vonalakra. Az ENRRB-nek hozzá kell járulnia ehhez a felülvizsgálathoz azzal, hogy értékelést és ajánlásokat fogalmaz meg a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások és a vasúti közlekedési szolgáltatások teljesítményére vonatkozóan.

(21) A vasúti pályahálózat-működtetők közötti [...] hatékony[...], **uniós szintű** koordináció érdekében [...] **az ENIM-nek** a jelenleginél működőképessé kell válnia. [...] **Az ENIM** részét kell képezzék olyan döntéshozatali mechanizmusok, amelyek lehetővé teszik a [...]vasúti pályahálózat-működtetők számára, hogy hatékonyan koordinálják a vasúti infrastruktúra kapacitásának stratégiai tervezését.

(21a) Minden olyan tagállami pályahálózat-működtetőnek, amely a TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat részét képező vonalakért felelős, az ENIM tagjának kell lennie. A tagállamok más pályahálózat-működtetői számára lehetővé kell tenni, hogy szavazati jog nélkül részt vegyenek az ENIM tanácskozásain. Ezen túlmenően az Uniónak érdekében áll lehetővé tenni, hogy az azon államok TEN-T-törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának részét képező vonalakért felelős pályahálózat-működtetők, amelyek az EFTA tagjai és az Unió által az (EU) 2017/1937 tanácsi határozattal összhangban aláírt, a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződés

délkelet-európai részes felei, az ENIM szavazati joggal nem rendelkező tagjaivá váljanak, feltéve, hogy az említett államok vagy felek az Unióval kötött nemzetközi megállapodás alapján alkalmazzák ezt a rendeletet. Ezek az államok és felek a közlekedési ágazat tekintetében szoros kapcsolatban állnak az Unióval. Ezenkívül földrajzi elhelyezkedésük miatt többségük tagállamokkal fennálló jelentős vasúti összeköttetésekkel, vagy két vagy több tagállam közötti átmenő forgalommal rendelkezik. Ezért fontos az ENIM munkájához való hozzájárulásuk.

(21b) A tagállamoknak – amennyire csak lehetséges a meglévő fórumok keretében – koordinálniuk kell egymással a határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokra hatást gyakorló tagállami intézkedésekről és szakpolitikai irányvonalakról.

- (22) A vasúti igazgatási szervezeteknek uniós szinten együtt kell működniük annak érdekében, hogy biztosítsák az igazgatási keret koherens alkalmazását és a kérelmezőkkel szembeni következetes bánásmódot az egységes európai vasúti térségben. Ezt [...] **az ENRRB-n** keresztül kell megvalósítani annak érdekében, hogy közös elveket és gyakorlatokat dolgozzanak azon döntések tekintetében, amelyek meghozatalára e rendelet alapján felhatalmazást kaptak. E célból [...] **az ENRRB-nek** koordinációs feladatokat kell ellátnia, és nem kötelező erejű ajánlásokat, [...]véleményeket **vagy jelentéseket** [...] **fogadhat el a határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokat, valamint a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményét illetően**[...]. **Az ENRBB által elfogadott ajánlások és vélemények** nem érinthetik a vasúti szabályozó szervezetek vagy a pályahálózat-működtetők hatáskörét.
- (23) A hatékony vasúti kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás megköveteli a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők és az egyéb operatív érdekelt felek közötti adat- és információcserét. Ez az adat- és információcsere lényegesen hatékonyabb és hatásosabb lehet, ha azt átjárható digitális eszközökkel és – lehetőség szerint – automatizálással támogatják. Az átjárhatósági előírások végrehajtása ezért elsőbbséget kell, hogy élvezzen, és azokat tovább kell fejleszteni, hogy lépést tartsanak a technológiai fejlődéssel és az e rendeletben javasolt új folyamatokkal.
- (24) A pályahálózat-működtetőknek az (EU) 2021/2085 rendelet **96., illetve** 97. cikkében említett, [...] **rendszerpillért irányító csoporton, illetve** kiépítési csoporton keresztül

biztosítaniuk kell az összhangot – különösen a digitalizációt illetően – az (EU) 2021/2085 tanácsi rendelet IV. címével létrehozott Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájával [...].

(25) [...].

- (26) Annak érdekében, hogy a nemzetközi vasúti szolgáltatások tekintetében biztosítani lehessen a zökkenőmentes kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási folyamatot, a minimumra lehessen csökkenteni az elosztott kapacitások törlését és a vasút működésében a vasúti hálózat zavarai miatt bekövetkező fennakadásokat, valamint hogy figyelembe lehessen venni a pályahálózat-működtetők gyakorlatában bekövetkező változásokat, továbbá az új kapacitáselosztási módszerek, valamint az információs és kommunikációs technológiák alkalmazását, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a Szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. E felhatalmazásnak a következőkre kell kiterjednie: az infrastruktúra-kapacitás stratégiai tervezéséből eredő összeállítandó anyagok **bizonyos elemei**; a stratégiai kapacitásstervezési és a kapacitáselosztási folyamat ütemezése; az elosztott kapacitás módosításának [...] **időtartama** és a kérelmezők számára alternatív megoldások kidolgozása; az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások összehangolásának, az azokkal kapcsolatos konzultációnak és azok közzétételének ütemtervéhez **kapcsolódó bizonyos elemek**; a nagy kihasználtságú és túlterhelt infrastruktúra [...] **kapacitás-kihasználásának küszöbértéke**; az operatív érdekelt feleknek nyújtandó tájékoztatás[...]. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹⁸ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (27) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azzal a céllal, hogy műszaki és működési követelményeket vezessen be az egységes európai vasúti térség zökkenőmentes működésének elősegítése érdekében a következők vonatkozásában: a pályahálózat-működtetők által a kérelmezőkkel szemben támasztott követelményekre alkalmazandó egységes kritériumok; [...] **részletes szabályok a keretmegállapodások megkötésére irányuló eljárás, valamint e megállapodások formája és tartalma tekintetében; a vasúti**

¹⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

infrastruktúra-kapacitás kihasználása mértékének kiszámítására szolgáló módszer alapelvei; a kapacitásjogok módosításainak kategóriái, a bírság fizetésére vonatkozó feltételek, a hálózati zavarok kezelését célzó módosításra vonatkozó [...] közös kritériumok és eljárások; [...] **továbbá** [...] **a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének** [...] **bizonyos** elemei. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁹ megfelelően kell *gyakorolni*. **Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt a vizsgálóbizottsági eljárás keretében, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét.**

- (28) A 2012/34/EU irányelvben meghatározott kapacitáselosztási szabályok helyébe az e rendeletben meghatározott szabályok lépnek. Ezért a pályahálózat-működtetők közötti együttműködés szabályait, a vasúti igazgatási szervezetek közötti együttműködés szabályait, a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére álló vasúti infrastruktúra jellegét leíró hálózati üzletszabályzat elemeire vonatkozó követelményeket, a szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés feltételeit, valamint a kapacitáselosztás elveit és kritériumait ebben a rendeletben kell meghatározni. Az együttműködésre és a koordinációra vonatkozó szabályokat, valamint a hálózati üzletszabályzat azon elemeit, amelyek nem kapcsolódnak a kapacitásgazdálkodáshoz, továbbra is a 2012/34/EU irányelv írja elő.
- (29) A 913/2010/EU rendelet²⁰ utólagos értékelése arra a következtetésre jutott, hogy a rendelet hatása túlságosan korlátozott volt ahhoz, hogy hozzájáruljon a közúti szállításhoz a vasúti szállításra való modális váltáshoz. Ezen túlmenően a tagállamok és a pályahálózat-működtetők között a vasúti infrastruktúra működtetése terén folytatott együttműködés a határokon átnyúló dimenziót figyelembe véve továbbra sem volt hatékony. Az értékelés arra is rámutatott, hogy az elkülönített kapacitásgazdálkodás a vasúti árufuvarozási folyosókon és a hálózat többi részén nem hatékony. A vasúti hálózat kapacitásával való gazdálkodásra egységes szabályozási keretet kell alkalmazni, amely egységes szerkezetbe foglalja a 2012/34/EU irányelv és a 913/2010/EU rendelet vonatkozó rendelkezéseit. Ezért a 913/2010/EU rendeletet **hatályon kívül kell helyezni**, [...] a 2012/34/EU irányelv

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

²⁰ SWD(2021) 134 final, 2021. június 2.

kapacitáselosztással kapcsolatos rendelkezéseit [...] pedig **törölni kell**, és e rendelettel kell felváltani, **elégséges átmeneti időszakot biztosítva**.

- (30) Az üzemi menetrend összeállításához előkészítő tevékenységeket kell végezni az említett üzemi menetrend hatálybalépését megelőző években. Ezért a **2012**[...]/34/EU irányelvvel és a 913/2010/EU rendelettel létrehozott keretszabályozásról az e rendelettel létrehozott keretszabályozásra való áttérés azzal jár, hogy az új keret szerinti üzemi menetrendek előkészítését a jelenlegi keret alkalmazásával párhuzamosan meg kell kezdeni. Ennek megfelelően az átmeneti szakaszban kettős rendszert kell alkalmazni, amelynek során egy adott menetrend szükséges előkészítő lépéseinek meg kell felelniük az adott menetrendre vonatkozó jogi keretnek. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a jelenlegi keretszabályozással összhangban kötött keretmegállapodások az új rendszerben egy átmeneti időszakban továbbra is alkalmazhatók legyenek.
- (31) Az új keret szerint az üzemi menetrend előkészítésének lépéseit a kapacitási stratégiai [...] **szakasz kezdetével** egyidejűleg kell megkezdeni, öt évvel az adott üzemi menetrend hatálybalépése előtt. **Ez az időkeret összhangban van a tagállam és a pályahálózat-működtető között létrejött, a pályahálózat-működtető finanszírozására szolgáló kifizetések szerkezetét tartalmazó szerződéses megállapodások időkeretével, amely a 2012/34/EU irányelvben előírtak szerint legalább ötéves időszakot fed le.** Az új keretszabályozás mielőbbi alkalmazása érdekében, és figyelembe véve az ágazatban már megkezdett előkészítő munkát, az első két üzemi menetrend kialakításához vezető tevékenységek ütemezése 38 hónapra csökkenthető a kapacitási stratégiai szakasz lerövidítésével. Ennek megfelelően a [...] **2031**. december [...] **13**]-án kezdődő üzemi menetrend az új keretszabályozás hatálya alá tartozó első üzemi menetrend. Minden érdekelt félnek haladéktalanul meg kell kezdenie a szükséges előkészületeket az új keretnek való megfelelés érdekében.

(32) Mivel a rendelet céljait, nevezetesen a vasúti infrastruktúra-kapacitással való hatékonyabb gazdálkodást és a vasúti forgalom hatékonyabb irányítását, és ezáltal a szolgáltatások minőségének javítását és a vasúthálózat forgalmának növelését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez a rendelet a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra és a kiszolgáló létesítmények **üzemeltetőivel** való koordinációra, a forgalomirányításra, a válságkezelésre és a teljesítménymenedzsmentre alkalmazandó elveket, szabályokat és eljárásokat állapít meg a belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások esetében. Emellett szabályokat állapít meg a pályahálózat-működtetők és más érintett felek közötti koordinációra szolgáló európai hálózatra (Európai koordinációs hálózat), valamint a kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás felügyeletére vonatkozóan.
- (2) Ez a rendelet a vasúti infrastruktúra belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások céljára történő használatára vonatkozik a 2012/34/EU irányelv 1. cikkének (2) bekezdésében említettek szerint, beleértve az említett irányelv 3. cikkének 11. pontjában meghatározott kiszolgáló létesítményeket is.
- (3) A rendelet **I. fejezetének 2. és 3. cikke, valamint** II–V. fejezete a vonatkozó kivonások érvényességi ideje alatt nem alkalmazandó azokra a vasúti infrastruktúrákra vagy vasúti szolgáltatásokra, amelyeket **egy tagállam kivont** [...] a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének hatálya alól az említett irányelv 2. cikkének (3), (3a), (4), (8) **és** (8a) [...] bekezdésével összhangban.

Ez a rendelet nem alkalmazandó azokra a vasúti szolgáltatásokra, amelyeket egy tagállam kivont a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének hatálya alól az említett irányelv 2. cikkével összhangban.

Ez a rendelet nem alkalmazandó a 2012/34/EU irányelv 2. cikkének (9) bekezdésében említett vállalkozásokra vagy szállítási műveletekre.

- (4) Ez a rendelet mindaddig nem alkalmazandó Ciprusra és Máltára, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

- (5) Ez a rendelet nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy az alapvető biztonsági vagy védelmi érdekek védelméhez szükséges intézkedéseket, valamint olyan intézkedéseket fogadjanak el, amelyek biztosítják, hogy a katonai erők elegendő hozzáféréssel rendelkezzenek a vasúti infrastruktúrához, különösen katonai műveletek és kiképzés céljából, ideértve a 47. cikk (1) bekezdésének a)–e) pontja szerinti intézkedéstípusokat is. Az ilyen intézkedések elfogadására a 47. cikk (1) bekezdésének második és harmadik albekezdése, valamint (2)–(7) bekezdése értelemszerűen alkalmazandó.
- (6) Ez a rendelet nem érinti a tagállamoknak az infrastruktúra-fejlesztés és -karbantartás finanszírozása tekintetében fennálló hatásköreit. Ez a rendelet e tekintetben nem ír elő semmilyen pénzügyi kötelezettséget.

2. cikk

Általános feladatok és elvek

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7c. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetők felelősek a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásért és a vasúti forgalomirányításért.
- Az e rendelet vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó valamennyi rendelkezésében a pályahálózat-működtetőre történő hivatkozásokat a 2012/34/EU irányelv 7a. cikkének (3) bekezdésében említett elosztó szervre történő hivatkozásként kell értelmezni.
- (2) Az Unión belüli hatékony és eredményes vasúti infrastruktúrakapacitás-gazdálkodás és forgalomirányítás elősegítése érdekében az **55. cikk (2) bekezdésében említett** pályahálózat-működtetők – e rendelet együttműködésre vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően – együttműködnek a pályahálózat-működtetők 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében említett európai hálózata (ENIM) keretében.
- (3) Az [...] **e rendelet szerinti feladataik és** kötelezettségeik teljesítése során a pályahálózat-működtetők:
- a) optimálisan és hatékonyan használják a rendelkezésükre álló infrastruktúra-kapacitást [...];

- b) maximalizálják a vasúti infrastruktúra által lehetővé tett vasúti személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások társadalmi, gazdasági és környezeti értékét;
- c) biztosítják az infrastruktúra-kapacitással való megkülönböztetésmentes gazdálkodást és az ahhoz való átlátható **és méltányos** hozzáférést (többek között **az infrastrukturális** munkálatok idején is), a tisztességes verseny **lehetővé tétele és a vasúti szolgáltatások optimális versenyképességének biztosítása céljából**;
- d) lehetővé teszik a zökkenőmentes vasúti forgalmat egynél több hálózaton, **különösen azzal, hogy jó feltételeket biztosítanak az áru fuvarozó és személyszállító vonatok közlekedéséhez, hogy azok nehézségek nélkül átjuthassanak az egyik hálózatról a másikba**;
- e) biztosítják az átláthatóságot a vasúti infrastruktúra-kapacitás állapotával és rendelkezésre állásával kapcsolatban;
- f) az [...] **operatív érdekelt felekkel** szoros együttműködésben felülvizsgálják és javítják a vasúti infrastruktúra [...] teljesítményét;
- g) hozzájárulnak az egységes európai vasúti térség megvalósításához és fejlesztéséhez.

3. cikk

A pályahálózat-működtető pártatlansága a forgalomirányítás és a kapacitásgazdálkodás terén, beleértve a karbantartás-tervezést is

- (1) A pályahálózat-működtetők átlátható és megkülönböztetésmentes módon látják el a forgalomirányítási és kapacitásgazdálkodás feladatokat (beleértve a karbantartás-tervezést is), és az e funkciókkal kapcsolatos döntésekért felelős személyekkel kapcsolatban nem állhat fenn összeférhetetlenség.

- (1a) A pályahálózat-működtetők a nemzeti és az uniós joggal összhangban tiszteletben tartják a rendelkezésükre bocsátott bizalmas üzleti információkat, ideértve adott esetben a más felekkel megosztott információk anonimizálását is.**

- (2) A forgalomirányítás terén a pályahálózat-működtetők gondoskodnak arról, hogy a vállalkozó vasúti társaságok **és a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői** kellő időben és teljeskörűen hozzáférhessenek minden releváns információhoz, amennyiben őket érintő hálózati zavar lép fel. Ha a pályahálózat-működtető további hozzáférést engedélyez a forgalomirányítási eljárásokhoz, ezt átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell biztosítani a vállalkozó vasúti társaságok **és a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői** részére.
- (3) A kapacitásgazdálkodást, valamint a vasúti infrastruktúra nagyobb karbantartási, felújítási és korszerűsítési munkálatainak hosszú távú tervezését illetően a pályahálózat-működtető e rendelettel összhangban konzultál a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 19. pontja szerinti kérelmezőkkel, és a felmerülő aggályokat [...] **a legmesszebbmenőkig** figyelembe veszi.

4. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2012/34/EU irányelv 3. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

Ezenkívül a következő fogalommeghatározások is alkalmazandók:

1. „*vis maior*”: minden olyan előre nem látható [...], a pályahálózat-működtető vagy a vállalkozó vasúti társaság által nem befolyásolható esemény vagy helyzet, amelyet megelőző intézkedések révén és kellő gondossággal eljárva sem lehet megakadályozni vagy leküzdeni, és amely nem oldható meg műszaki, pénzügyi vagy gazdasági szempontból számukra észszerűen lehetséges intézkedésekkel, amely ténylegesen megtörtént és objektíven ellenőrizhető, és amely ideiglenesen vagy véglegesen lehetetlenné teszi a pályahálózat-működtető számára az e rendelet vagy a 2012/34/EU irányelv szerinti kötelezettségeinek teljesítését, illetve amely lehetetlenné teszi a vállalkozó vasúti társaság számára, hogy [...] **teljesítse** a pályahálózat-működtetővel vagy -működtetőkkel szemben fennálló szerződéses kötelezettségeit;

2. „átjárhatóság”: az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv²¹ 2. cikkének 2. pontja szerinti kölcsönös átjárhatóság;
3. „operatív érdekelt [...] **felek**”: [...] **kérelmezők**, vasúti [...] **társaságok**, pályahálózat- [...] **működtetők**, **az 1370/2007/EU rendeletben említett illetékes hatóságok**, [...] kiszolgáló **létesítmények üzemeltetői** és bármely más jogalany, aki közvetlenül részt vesz valamely vasúti szállítási szolgáltatás működtetésében;
4. „európai koordinátor”: a ... rendelet [új TEN-T-rendelet] **52. cikke értelmében kijelölt** koordinátor;
- 4a. „európai közlekedési folyosók”: az [új TEN-T rendelet] 11. cikkében említett folyosók;**
- 4b. „városi csomópontok”: az [új TEN-T-rendelet] 3. cikkének 6. pontjában meghatározott városi csomópontok;**
- 4c. „törzshálózat”: az [új TEN-T-rendelet] I. mellékletében meghatározott törzshálózat. Az 55. cikk (3a) bekezdésének alkalmazásában a „törzshálózat” az [új TEN-T-rendelet] IV. mellékletében meghatározott törzshálózatot jelenti;**
- 4d. „kiterjesztett törzshálózat”: az [új TEN-T-rendelet] I. mellékletében meghatározott kiterjesztett törzshálózat; Az 55. cikk (3a) bekezdésének alkalmazásában a „kiterjesztett törzshálózat” az [új TEN-T-rendelet] IV. mellékletében meghatározott kiterjesztett törzshálózatot jelenti;**
5. „keretmegállapodás”: az a közjogi vagy magánjogi, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti a kérelmezőnek és a pályahálózat-működtetőnek az egy üzemi menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó infrastruktúra-kapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

6. „egyidejű kapacitáselosztás”: olyan folyamat, amelynek keretében a pályahálózat-működtetők egy adott határnapig beérkezett kapacitáskérelmekre válaszol és e kérelmek összehangolásával elosztják a vasúti infrastruktúra-kapacitást, hogy biztosítsák az infrastruktúra lehető legjobb kihasználását és a kérelmek lehető legnagyobb mértékű teljesítését;
7. „érkezési sorrendben történő kiszolgálás”: a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásának elve, ahol az elosztási folyamatban a kapacitáskérelmek a beérkezésük időrendi sorrendje szerint részesülnek elsőbbségben;
8. „menetvonal”: egy vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitás, amely az adott vonat pontos útvonalaként kerül leírásra a kapcsolódó időkkal együtt, beleértve a kiindulási és célállomást, a belépési dátumot és időpontot, valamint a kilépési dátumot és időpontot, bármely megállóhelyet és a kapcsolódó indulási időpontokat;
9. „kapacításra vonatkozó előírás”: olyan kapacitásjog, amely meghatározza **az érintett kérelmező számára** a pályahálózat-működtető **által biztosítandó** [...] infrastruktúra-kapacitás kereskedelmi és üzemeltetési jellemzőit, és amely elegendő információval **szolgál** az e jellemzőket tiszteletben tartó konkrét menetvonalak előkészítéséhez;
10. „több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatás”: olyan belföldi vagy nemzetközi vasúti személyszállítási vagy áru fuvarozási szolgáltatás, amelyet különböző pályahálózat-működtetők üzemeltetnek legalább két hálózaton. A vonatokat egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és a különböző vasúti szerelvények különböző kiindulási és célállomással rendelkezhetnek[...];
11. „több hálózatra kiterjedő kapacitásjog”: a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatás nyújtását lehetővé tevő kapacitásjogok összessége;
12. „infrastruktúra-kapacitás felosztása”: valamely infrastruktúra-elem teljes rendelkezésre álló kapacitása bizonyos hányadának hozzárendelése különböző típusú vasúti személyszállítási, illetve áru fuvarozási szolgáltatásokhoz és az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokhoz;
13. „üzemi menetrend”: az üzemi menetrendi időszak alatt a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó, folyamatosan frissített adatok, amelyek az elosztott kapacitásjogok formájában fejeződnek ki;

14. „üzemi menetrendi időszak”: az az időszak, amely alatt egy adott menetrend érvényes;
- 14a. „gördülő tervezési folyamat”: olyan módszer, amelynek során a kapacitást legalább a vasúti árufuvarozási szolgáltatások számára az éves elosztási folyamat határidején túl osztják el;**
15. „infrastrukturális munkálat”: a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 2a., 2c., 2d. és 2e. pontjában meghatározott vasúti infrastruktúrán annak fejlesztése, karbantartása, felújítása és korszerűsítése céljából végzett **beavatkozás**;
16. „igazgatási szervezet”: a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett igazgatási szervezet;
17. „esemény”: minden olyan történés vagy azonos eredetű történések sorozata, amely a vasúti közlekedésben fennakadást okoz;
- 17a. „csomópont”: két vagy több olyan vasútvonalat összekötő hely, amelyek egyikét sem vonták ki e rendelet I. fejezete 2. és 3. cikkének, valamint II-V. fejezetének hatálya alól e rendelet 1. cikkének (3) bekezdése értelmében;**
- 17b. „konkrét menetrendtervezés”: olyan rendszer, amely egy meghatározott hálózatnak vagy egy hálózat egy részének szakaszain és csomópontjain menetvonalak kombinációját szervezi meg egy adott – általában rendszeres időközönként megismételni hivatott – időtartamra, a több hálózaton zajló forgalom tekintetében is, és adott esetben figyelembe veszi a szolgáltatások közötti összeköttetéseket és átszállási időket.**

II. FEJEZET

AZ INFRASTRUKTÚRA-KAPACITÁSSAL VALÓ GAZDÁLKODÁS

1. SZAKASZ

Az infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás általános elvei

5. cikk

Kapacitásgazdálkodás

- (1) A pályahálózat-működtetők a vasúti infrastruktúra-kapacitást három szakaszból álló tervezési és elosztási folyamaton keresztül kezelik:
 - a) a 2. pontban említett stratégiai kapacitástervezés;
 - b) az infrastruktúra-kapacitás 3. szakaszban említett ütemezése és elosztása;
 - c) a kiosztott kapacitás 4. szakaszban említett kiigazítása és átütemezése.
- (2) A 2012/34/EU irányelv IV. mellékletében meghatározott tartalmakon túlmenően a pályahálózat-működtetőknek az említett irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatba bele kell foglalniuk a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére bocsátott infrastruktúrával kapcsolatos szakaszt; a kapacitásgazdálkodással kapcsolatos szakaszt; az üzemeltetéssel (beleértve a forgalomirányítást, a zavarkezelést és a válságkezelést) kapcsolatos szakaszt; valamint a teljesítménymenedzsmenttel kapcsolatos szakaszt, a IV. melléklettel összhangban.
- (3) Az (1) bekezdésben említett kapacitásgazdálkodással kapcsolatos döntéshozatal, beleértve a kapacitásjogok rendelkezésre állásának meghatározását és értékelését, valamint a kapacitásjogok kiosztását, a 2012/34/EU irányelv 3. cikke 2f. pontja értelmében vett pályahálózat-működtető alapvető feladata. Az említett irányelv alapvető funkciókra vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

6. cikk

A kapacitásgazdálkodás európai kerete

- (1) [...] **(1)** [...] Az ENIM **[24 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig** a II. fejezet rendelkezéseivel összhangban kidolgozza és elfogadja a „kapacitásgazdálkodás európai keretét”,
- (2) [...] **az operatív érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően; e terv** közös elveket és eljárásokat határoz meg a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra, valamint a pályahálózat-működtetők [...] és az egyéb operatív érdekelt felek közötti koordinációra vonatkozóan. **A pályahálózat-működtetőknek törekedniük kell arra, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodásra vonatkozó ezen közös elvek és eljárások szerint járjanak el.**
- (1a) Az ENIM-nek 18 hónappal e rendelet hatálybalépését követően be kell nyújtania az ENRRB-nek a kapacitásgazdálkodás európai keretének tervezetét. Az ENRRB a kapacitásgazdálkodás európai keretének az ENIM által kidolgozott tervezete kézhezvételétől számított négy hónapon belül ajánlást nyújt be az ENIM számára. Az ENIM-nek a kapacitásgazdálkodás európai keretének elfogadásakor a legmesszebbmenőig figyelembe kell vennie ezt az ajánlást.**
- (2)** A kapacitásgazdálkodás európai keretének tartalmaznia kell legalább a III. mellékletben felsorolt elemeket, és azt szükség esetén frissíteni kell a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más kérelmezők tapasztalatainak figyelembevétele érdekében, valamint az ENIM tevékenységei alapján. **A kapacitásgazdálkodás európai keretének aktualizálásakor az ENIM-nek tervezetet kell benyújtania az ENRRB-nek, hogy az ajánlást fogalmazzhasson meg.**
- (4) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében [...] **és** [...] az e rendelet[...] **5. cikkének (2) bekezdésében** említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor **a pályahálózat-működtetőnek a legmesszebbmenőig figyelembe kell venniük a kapacitásgazdálkodás európai keretét.** A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk a kapacitásgazdálkodás európai keretében megállapított közös elvektől és eljárásoktól való eltérés okát.

7. cikk

Kérelmezők

- (1) A kérelmezők az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmeket nyújtanak be. Az infrastruktúra-kapacitás használata céljából azon kérelmezőknek, **amelyek nem vállalkozó vasúti társaságok**, ki kell jelölniük egy vállalkozó vasúti társaságot [...]. **A vállalkozó vasúti társaság** a 2012/34/EU irányelv 28. cikkével összhangban megállapodást **köt** a pályahálózat-működtetővel. Ez nem érinti a kérelmezőnek azon jogát, hogy e rendelet 31. cikke szerint keretmegállapodást kössön a pályahálózat-működtetővel.
- (2) A pályahálózat-működtetők a kérelmezők számára követelményeket írhatnak elő az infrastruktúra jövőbeli bevételeivel és használatával kapcsolatos jogos elvárásaik védelme érdekében. E követelményeknek megfelelőnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A követelményeket a IV. melléklet [...] **2. pontjának c) alpontjával összhangban** a hálózati üzletszabályzatban kell meghatározni. A követelmények közé csak olyan pénzügyi garancia nyújtása tartozhat, amely nem lépi túl a kérelmező tevékenységének tervezett volumenével arányos mértéket, továbbá biztosítékokról kell rendelkezni arra nézve, hogy a kérelmező az előírásoknak megfelelő ajánlatokat tud készíteni az infrastruktúra-kapacitásra.
- (3) A Bizottság elfogadhatja azokat a végrehajtási jogi aktusokat, amelyek részletesen meghatározzák a (2) bekezdés**ben** [...] **említett követelmények meghatározása tekintetében** követendő kritériumokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

8. cikk

Az [...] infrastruktúra-kapacitással való gazdálkodás

- (1) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy az [...] infrastruktúra-kapacitásokat a 2012/34/EU irányelv 26. cikkében és e rendelet 2. cikkében meghatározott elvekkel összhangban kezeljék az 5. cikkben említett kapacitásgazdálkodási folyamat minden szakaszában.
- (2) Az [...] **infrastruktúra**-kapacitással kapcsolatos döntések meghozatalakor a pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük **– ha van ilven –** a tagállamok által az infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozóan a 11. cikk (3) bekezdésével

összhangban nyújtott stratégiai iránymutatást, **a 11. cikk (3) bekezdése negyedik albekezdésének sérelme nélkül.**

Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok sérelme nélkül a tagállamok adott esetben a – kizárólag a vasúti infrastruktúra-kapacitás használatára vonatkozó stratégiai iránymutatások betartása miatti – bevételkiesésnek megfelelő ellentételezést ítélnének meg a pályahálózat-működtetőnek.

(2a) A pályahálózat-működtetőknél a lehető legmesszebbmenőkig úgy kell tervezniük és elosztaniuk a [...] kapacitást, hogy az érintett kérelmezők számára elfogadható megoldásokat találjanak, miközben biztosítani kell az érintett hálózaton a vasúti infrastruktúra általános optimális használatát.

(3) **A pályahálózat-működtetőknél a [...] kapacitás tekintetében felmerülő konfliktusokat** a lehető legnagyobb mértékben a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmuson keresztül, az érintett kérelmezők bevonásával **kell rendezniük** oly módon, hogy ennek eredményeként konszenzusos megoldás szülessen az egymással ütköző kapacitásigényekre és -kérelmekre.

(4) Ha a (3) bekezdésben említett mechanizmus segítségével nem sikerül kielégítően rendezni az egymással ütköző kapacitásigényeket és -kérelmeket, a pályahálózat-működtetőknél **[...] a 37. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmus keretében rendezniük kell a kapacitás tekintetében felmerülő** konfliktusokat.

[...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

[...]

9. cikk

Az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos tájékoztatás

- (1) A pályahálózat-működtetőknek pontos és naprakész információkat kell biztosítaniuk [...] a kérelmezőknek, [...] az igazgatási szervezeteknek, **és adott esetben más operatív érdekelt**

feleknek az infrastruktúra-kapacitások rendelkezésre állására vonatkozóan a teljes kapacitásgazdálkodási folyamat során, ideértve a 2. szakaszban említett stratégiai tervezési szakaszt is, a 3. szakaszban meghatározott ütemezési és elosztási folyamatok során, valamint minden alkalommal, amikor a 4. szakaszban említettek szerint módosul az elosztott kapacitás.

A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul közzé kell tenniük a 18. cikkben említett kapacitáskínálati terv és a 30. cikkben említett üzemi menetrend minden frissítését.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a 62. cikk (5) bekezdésével összhangban közzé kell tenniük az (1) bekezdésben említett információkat [...].
- (3) A kérelmezők kérésére a pályahálózat-működtetőknek az (1) bekezdésben említett információkat **a kérelmezők** konkrét **kereskedelmi és operatív igényei** [...] alapján kell biztosítaniuk.

10. cikk

Az infrastrukturális munkálatokból és a rossz állapotban lévő infrastruktúrából eredő kapacitáskorlátozások

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7., **7a.**, 7c. és 7e. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetőknek az üzleti tervvel, valamint a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett beruházási és pénzügyi programokkal összhangban kell megtervezniük az infrastrukturális munkálatokat. Amennyiben az üzleti terv elfogadását követően az említett programokban végrehajtott módosítások hatással vannak vagy várhatóan hatással lesznek az infrastrukturális munkálatok tervezésére, a pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban áttekintést kell adnia az ilyen módosításokról és várható hatásokról.
- (2) Infrastrukturális munkálatok tervezése során a pályahálózat-működtetőnek a 2. cikk (3) bekezdésével és a 3. cikkel összhangban kell eljárnia.

A pályahálózat-működtetőnek különösen kiegyensúlyozottan figyelembe kell vennie az infrastrukturális munkálatok saját vagyongazdálkodására és pénzügyi helyzetére gyakorolt hatását, valamint az összes érintett kérelmezőre **várhatóan** gyakorolt operatív és pénzügyi hatást.

- (3) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkében említett koordinációs mechanizmusok keretében konzultálniuk kell a kérelmezőkkel az infrastrukturális munkálatok kapcsán, a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások tekintetében pedig e rendelet 54. cikkével összhangban.
- (4) A pályahálózat-működtetőknek kellő időben meg kell tervezniük az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokat, tájékoztatniuk azokról a kérelmezőket, és konzultálniuk velük, figyelembe véve a vállalkozó vasúti társaságokra várhatóan gyakorolt hatást. Ezzel összefüggésben a pályahálózat-működtetőknek be kell tartaniuk az I. melléklet 3. szakaszában meghatározott [...] **követelményeket**.

(4a) Azon kapacitáskorlátozások esetében, amelyek **az I. melléklet 3. szakaszának 0. pontja értelmében** jelentős hatással vannak a kérelmezők rendelkezésére álló kapacitásra, a kérelmezők kérhetik a pályahálózat-működtetőtől, hogy készítsen alternatív tervet a kapacitáskorlátozásra vonatkozóan, beazonosítva és kiválasztva egy olyan lehetőséget, amely kiegyensúlyozottan veszi figyelembe a kérelmezőkre és a pályahálózat-működtetőkre gyakorolt hatásokat. A pályahálózat-működtetőnek az ilyen kérelmezők számára a kapacitáskorlátozás ideje alatt rendelkezésre álló alternatív kapacitásra vonatkozó, indikatív tervet kell biztosítania.

Az indikatív tervnek egyaránt ki kell terjednie az érintett vonalra és **– amennyiben léteznek ilyenek –** az alternatív vonalakra, és szerepelnie kell a 17. cikkben említett kapacitási modellben, valamint a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben.

- (5) A pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük és mérsékelniük kell az infrastrukturális munkálatok határokon átnyúló forgalomra gyakorolt hatását. A pályahálózat-működtetőknek az 53. cikkel összhangban koordinálniuk kell [...] **legalább az európai közlekedési folyosók részét képező** vonalakon végzett összes infrastrukturális munkálatot, valamint minden egyéb, jelentős határokon átnyúló hatással járó infrastrukturális munkálatot.

A koordinációnak különösen az infrastrukturális munkálatok ütemtervének optimalizálására, valamint az érintett vonalon és **– amennyiben léteznek ilyenek –** az alternatív útvonalakon alternatív kapacitás biztosítására kell irányulnia, figyelembe véve a kérelmezők operatív és kereskedelmi igényeit.

- (6) Szintén kapacitáskorlátozásnak kell tekinteni, ha az infrastruktúra kapacitása vagy teljesítménye (például a megengedett legnagyobb sebesség vagy tengelyterhelés) a tervezési értéke alá csökken az eszközök állagromlása miatt. **Az ilyen**

kapacitáskorlátozások nem vonhatnak maguk után a 40. cikk szerinti bírságokat. Az ilyen **kapacitás**korlátozásokra a 9. cikkben meghatározott tájékoztatási kötelezettségek vonatkoznak.

- (7) A pályahálózat-működtetőknek a lehető leghamarabb közzé kell tenniük információkat a tervezett ideiglenes kapacitáskorlátozásokról és azoknak a kereskedelmi célra rendelkezésre álló kapacitásra és az alternatív kapacitásra gyakorolt hatásáról, továbbá konzultálnak a kérelmezőkkel.
- (8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következők módosítása céljából[...]:

aa) az I. melléklet 3. szakaszának **0. pontjában meghatározott kapacitáskorlátozások osztályozása és a forgalomra gyakorolt hatás,**

a) az említett szakasz **1. pontjában meghatározott közzétételi határidők,**

b) a kapacitáskorlátozások összehangolására vonatkozóan az említett szakasz **4. pontjában meghatározott határidők,**

amennyiben ezek az elemek hatástalannak bizonyultak, vagy jelentős végrehajtási nehézségekhez vezettek, az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások vasúti forgalomra gyakorolt hatásának **és a pályahálózat-működtetők adminisztratív terheinek további** csökkentése érdekében, figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi megfontolásait, **valamint figyelembe véve az ENIM tapasztalatait és véleményeit.**

10a. cikk

A kapacitásjogok megtagadása vagy visszavonása a közrenddel vagy a közbiztonsággal kapcsolatos okokból

- (1) **A tagállamok előírhatják a pályahálózat-működtető számára, hogy tagadja meg kapacitásjogok biztosítását egy kérelmező részére vagy vonja tőle vissza azokat, ha az adott tagállam illetékes hatóságai megállapítják, hogy e jogoknak az adott kérelmező részére történő megadása komoly és súlyos kockázatot jelent a közrendre vagy a közbiztonságra, és többek között az adott tagállam nemzetbiztonságára és védelmére nézve. Minden ilyen határozatnak kellően indokoltnak, kifejezetten szükségesnek és a kitűzött céllal arányosnak kell lennie.**

- (2) A minősített adatok bizalmas jellegének sérelme nélkül a tagállamok az e cikk első bekezdése alapján hozott határozat elfogadásától számított 10 napon belül tájékoztatják a Bizottságot, az igazgatási szervezetet, valamint több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében a többi érintett tagállamot az adott határozat elfogadásáról és annak okairól. A tagállamok rendszeresen felülvizsgálják az ilyen határozatokat.
- (3) Amennyiben egy tagállam aggályokat vet fel valamely másik tagállam által e cikk első bekezdése alapján elfogadott határozattal kapcsolatban, az érintett tagállamok az 53a. cikkel összhangban egyeztetnek egymással.

2. SZAKASZ

STRATÉGIAI KAPACITÁSTERVEZÉS

11. cikk

Stratégiai kapacitástervezés

- (1) A stratégiai kapacitástervezésnek ki kell terjednie a 12–25. cikkben meghatározott valamennyi tevékenységre.
- (2) A stratégiai kapacitástervezésnek a következő tervezési dokumentumok sorozatát kell eredményeznie, amelyek fokozatosan egyre részletesebb információkkal szolgálnak a rendelkezésre álló kapacitásról:
- a) a 16. cikkben említett kapacitási stratégia;
 - b) a 17. cikkben említett kapacitási modell;
 - c) a 18. cikkben említett kapacitáskínálati terv.

Ezen összeállítandó anyagok tartalmát és elkészítésük ütemezését az I. melléklet 1. és 2. szakasza tartalmazza.

A pályahálózat-működtetőknek el kell fogadniuk a tervezési folyamat következő szakaszának alapjául szolgáló tervezési dokumentumokat.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következők céljából:

- i. **az I. melléklet 1. szakaszában meghatározott kapacitási stratégia, kapacitási modell és kapacitáskínálati terv részletes tartalma egyes részeinek törlése; és**
- ii. az I. melléklet [...] 2. **szakaszában szereplő határidők** módosítása;

amennyiben ezek az elemek hatástalannak bizonyultak vagy jelentős nehézségeket okoztak a végrehajtás terén, a hatékony stratégiai tervezési folyamat biztosítása, és a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők működéssel kapcsolatos aggályainak tükrözése **érdekében,** e szakasz végrehajtása során figyelembe véve az ENIM, [...] a kérelmezők, [...] az igazgatási szervezetek és az [...] **ENRRB** tapasztalatait **és véleményét.** **A Bizottság nem törölheti az I. melléklet 1. szakaszából a 16–18. cikkben említett elemeknek megfelelő elemeket.**

(3) A 2012/34/EU irányelv 4. cikkében meghatározott működtetési függetlenség elvére is figyelemmel a tagállamok stratégiai iránymutatást nyújthatnak a pályahálózat-működtetők számára a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiák alapján. [...] **Ennek az iránymutatásnak tiszteletben kell tartania a pályahálózat-működtetők operatív feladatait, lehetővé téve számukra a hálózat kihasználtságának optimalizálását, valamint a határokon átnyúló forgalom kapacitáselosztásának hatékony koordinálását. Az iránymutatásnak összhangban kell lennie e rendelet rendelkezéseivel. Az iránymutatást időben kell rendelkezésre bocsátani ahhoz, hogy a pályahálózat-működtetők be tudják tartani az I. mellékletben meghatározott határidőket, és az** különösen a következőkre **terjedhet ki vagy** a következőket tartalmazhatja:

a) az e rendelet hatálya alá tartozó stratégiai kapacitástervezés szempontjából releváns nemzeti vasúti politika általános célkitűzései, **így például a vasúti menetrendekre vonatkozó nemzeti gyakorlatok;**

b) a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó kilátások, figyelembe véve a vonatkozó nemzeti vagy regionális szintű terveket és stratégiákat, valamint az európai közlekedési folyosóknak az [új TEN-T-rendelet] **[54.]** cikkében említett munkaterveit;

c) a vasúti infrastruktúra-kapacitás használatára vonatkozó általános [...] iránymutatások, **beleértve adott esetben az alábbiakra vonatkozó politikai iránymutatásokat is:**

i. a 12. cikkben említett különböző forgalomtípusok azon mennyiségei, amelyek kielégítésére a pályahálózat-működtetőknek a stratégiai tervezési folyamat során törekedniük kell;

ii. az áru- és személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó konkrét menetrend-tervezés, például az integrált ütemes menetrend megvalósítása;

iii. a keretmegállapodások vagy gördülő tervezés révén lefoglalható kapacitás mértéke;

iv. a 37. cikkben meghatározott konfliktusrendezési szabályok pályahálózat-működtetők általi végrehajtása;

amelyeket a pályahálózat-működtetőnek [...] **a lehető legnagyobb mértékben** figyelembe kell vennie a stratégiai kapacitástervezés során – különösen a 21. cikkben említett, nagy kihasználtságú és túlterhelt infrastruktúrát illetően –, **valamint a 18. és a 20. cikkben említett előzetes tervezési folyamat során;**

- d) a közszolgáltatási kötelezettségek keretében üzemeltetett vasúti szolgáltatások tervezett fejlesztésére vonatkozó kilátások, szükség esetén figyelembe véve az érintett regionális vagy helyi hatóságok véleményét.

A tagállamok a nemzetközi személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások fejlesztésének támogatása érdekében **az 53a. cikknek megfelelően** összehangolják tevékenységüket az általuk e bekezdéssel összhangban nyújtott idevágó stratégiai iránymutatások összhangjának biztosítása érdekében.

A pályahálózat-működtetőknek meg kell indokolniuk a tagállamok által az e bekezdés c) és d) pontja alapján nyújtott iránymutatástól való bármilyen eltérést.

A tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy az iránymutatásoknak az e bekezdés c) pontjában említett elemei kötelező erejűek.

A tagállamok közzéteszik az e bekezdés alapján elfogadott stratégiai iránymutatást, amennyiben a tagállamok készítettek ilyen iránymutatást. A stratégiai iránymutatást időben közzé kell tenni a stratégiai kapacitástervezés előkészítésének lehetővé tétele érdekében.

- (4) A stratégiai kapacitástervezésnek nem képezheti részét a kapacitásjogoknak egyes kérelmezők részére a 26. cikk szerint történő megadása.

A stratégiai kapacitástervezésre [...] vonatkozó általános követelmények

- (1) A pályahálózat-működtetőknek [...] **méltányos, átlátható** és megkülönböztetésmentes módon figyelembe kell venniük minden olyan típusú vasúti szállítási szolgáltatást, amelyre hozzájuk kapacitáskérelmet nyújthatnak be, függetlenül azok mennyiségétől, a downstream piac méretétől, az egymást követő menetrendek közötti stabilitástól, a rendszerességtől vagy egy adott üzemi menetrendi időszakon belüli gyakoriságtól.
- (2) A stratégiai kapacitástervezés során – különösen a 17. cikkben említett kapacitási modellben és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben – a pályahálózat-működtetőknek különbséget kell tenniük legalább a következő típusú vasúti szállítási szolgáltatások között:
- a) áruszállítási szolgáltatások;
 - b) városközi (távolsági) személyszállítási szolgáltatások;
 - c) városi és regionális személyszállítási szolgáltatások.

Szükség esetén, az e rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatok fényében, **valamint a stratégiai tervezési folyamat határokon átnyúló egységességének támogatása érdekében** az ENIM részletesebb **harmonizált** jegyzéket készíthet, amely további különbséget tesz a vasúti szállítási szolgáltatások típusai között. [...] **E jegyzéket** fel kell tüntetni a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretében. **A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezt a jegyzéket.**

- (3) A stratégiai kapacitástervezés során – különösen a 17. cikkben említett kapacitási modellben és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben – a pályahálózat-működtetőknek meg kell jelölniük a több hálózaton üzemelő szállítási szolgáltatások **– többek között a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások –** nyújtására alkalmas, előre tervezett kapacitást. **A pályahálózat-működtetőknek az 53. cikkel összhangban egyeztetniük kell egymással a több hálózaton üzemelő szállítási szolgáltatások nyújtására alkalmas, előre tervezett kapacitás megjelölése során.**
- (4) A stratégiai kapacitástervezés során figyelembe kell venni a következőket is:

- a) az infrastruktúra-kapacitás iránti kereslet megfigyelt szerkezete és alakulása, a korábbi üzemi menetrendi időszakokban a kapacitáselosztás és a 2012/34/EU irányelv 15. cikkében említett piaci nyomon követés során azonosítottak alapján;
- b) a szállítási igények és az ebből eredő, vasúti szállítási szolgáltatások és infrastruktúra-kapacitás iránti kereslet várható alakulása, az e rendelet 15. cikkében említett elemzés során azonosítottak alapján;
- c) **a kérelmezők által bejelentett kapacitásigények és az operatív érdekelt felekkel** [...] a 13. cikkkel összhangban folytatott konzultáció során kapott hozzájárulások;
- d) az infrastruktúra-kapacitás várható vagy tervezett fejlesztése, különösen a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégiában és a pályahálózat-működtetőnek a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervében meghatározottak szerint;
- e) a tervezett infrastrukturális munkálatok, amelyek várhatóan hatással lesznek a hálózatra;
- f) [...] **a** különböző vasúti szállítási piacok jellemzői, különös tekintettel a következőkre:
 - i. sebesség;
 - ii. gyakoriság;
 - iii. a kijelölt menetvonalról való eltérések tűréshatára;
 - iv. lehetőség a szolgáltatások átirányítására, átütemezésére vagy más szállítási módokkal való helyettesítésére hálózati zavarok esetén;
 - v. a vasúti szállítás iránti kereslet ingadozása, és a vasúti szolgáltatások más időtávon történő tervezésének ebből eredő szükségessége.

(5) A stratégiai kapacitástervezésnek tükröznie kell a keretmegállapodások és a gördülő tervezés révén elosztott kapacitást.

(5a) A stratégiai kapacitástervezés alkalmazásában a pályahálózat-működtetőknek stratégiai útvonaltérképet kell készíteniük, amelyben meg kell határozniuk a következőket:

- a) a 16. cikkben említett kapacitási stratégia, a 17. cikkben említett kapacitási modell és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati terv földrajzi hatálya;
- b) a 10. cikkben említett kapacitáskorlátozások esetén és a 19. cikkben említett vészhelyzeti tervezéssel összefüggésben mérlegelt alternatív vonalak.

A tagállamok biztosítják, hogy a stratégiai útvonalterképet felvegyék az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásba.

- (6) A stratégiai kapacitástervezésnek a TEN-T törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának részét képező [...] vasútvonalakra kell kiterjednie. A pályahálózat-működtetők – beleértve azokat is, amelyek nem kezelnek a TEN-T törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat részét képező vonalakat – dönthetnek úgy, hogy a stratégiai kapacitástervezésbe bevonják az általuk kezelt hálózat más vonalait és csomópontjait is. A 11. cikk (3) bekezdésében említett idevágó stratégiai iránymutatásukkal összhangban a tagállamok rendelkezhetnek úgy is, hogy a pályahálózat-működtetőknek stratégiai kapacitástervezést kell végezniük az említett pályahálózat-működtetők által kezelt hálózat más vonalainak és csomópontjainak a vonatkozásában.

A stratégiai kapacitástervezést olyan szinten kell elvégezni, amely kellően részletes ahhoz, hogy lehetővé tegye a hálózat meghatározott szakaszaival kapcsolatos kapacitástervezést. Ebből a célból a hálózatot olyan csomópontok és szakaszok halmazaként kell ábrázolni, amelyek lehetővé teszik a kapacitás iránti kereslet és a kapacitáskínálat vonatkozó jellemzőinek figyelembevételét.

[...] A tagállamok biztosítják, hogy ezek a szakaszok feltüntetésre kerüljenek az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban.

- (7) A stratégia kapacitástervezésnek [...] olyan időszakra kell vonatkoznia, amely öt évvel azon üzemi menetrend megváltozása előtt veszi kezdetét, amelyre az vonatkozik. A pályahálózat-működtetők az időtartamot öt évet meghaladóan is meghosszabbíthatják, különösen a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia keretében történő infrastruktúra-fejlesztés támogatása érdekében.
- (8) A pályahálózat-működtetőknek [...] szükség esetén felül kell vizsgálniuk és frissíteniük kell a stratégiai kapacitástervezés eredményeit, különös tekintettel a következőkre:

- a) a vasúti infrastruktúra fejlesztése;
 - b) az infrastruktúra-kapacitás iránti piaci kereslet alakulása, **többek között a kapacitásigények bejelentése következtében;**
 - c) a korábbi üzemi menetrendi időszakokban végzett és az **e fejezet** 3. és 4. szakaszában meghatározott kapacitáselosztási folyamatok eredményei, beleértve az infrastruktúra-kapacitás kérelmezők általi kihasználtságának mértékét is;
 - d) a III. fejezettel összhangban végzett forgalomirányításból származó információk;
 - e) a III. fejezettel összhangban végzett zavar- és válságkezelés eredménye;
 - f) a IV. fejezettel összhangban végzett teljesítményértékelés eredményei.
- (9) Az ENIM-nek ki kell dolgoznia **és a kapacitásgazdálkodásnak az e rendelet 6. cikkében említett európai keretében fel kell tüntetnie olyan iránymutatásokat,** amelyek meghatározzák a stratégiai kapacitástervezés közös elveit, eljárásait és módszereit. [...]

A pályahálózat-működtetőknek a legmesszebbmenőkig figyelembe kell venniük ezeket az iránymutatásokat a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk az iránymutatásokban meghatározott közös elvektől, eljárásoktól és módszerektől való bármely eltérést.

13. cikk

Az érdekelt felekkel a stratégiai kapacitástervezésről folytatott konzultáció

- (1) A pályahálózat-működtetők **az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemterv szerint, a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkének értelmében** kötelesek konzultálni valamennyi operatív érdekelt féllel – **a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatásokat nyújtó operatív érdekelt feleket is beleértve** – a stratégiai kapacitástervezésről, **ideértve a 16–18. cikkben említett tervezési dokumentumokat is** [...].

- (2) **E konzultáció céljából** [...] a pályahálózat-működtetőknek **a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük a kapacitásgazdálkodásnak a 6. cikkben említett európai keretében foglalt elveket.**

A több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatásokat nyújtó operatív érdekelt felekkel [...] **való konzultáció céljából a pályahálózat-működtetőknek egyeztetniük kell egymással az** [...] 53. **cikkkel** és **– európai és határokon átnyúló ügyek esetében – az 54. cikkkel** összhangban.

14. cikk

A stratégiai kapacitástervezés pályahálózat-működtetők közötti koordinációja

- (1) A pályahálózat-működtetőknek az 53. cikkkel összhangban **adott esetben** koordinálniuk kell a stratégiai kapacitástervezéssel kapcsolatos tevékenységeiket.

A koordinációnak biztosítania kell különösen a következőket:

- a) a stratégiai tervezés következetessége az érintett hálózatokon, különös tekintettel a kapacitási stratégiára, a kapacitási modellre és a kapacitáskínálati tervre, az infrastrukturális munkálatok tervezésére és a vészhelyzeti tervezésre;
- b) a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások **– beleértve a határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokat is** – kapacitásigényének megfelelő figyelembevétele a kapacitási stratégiában, a kapacitási modellben és a kapacitáskínálati tervben;
- c) a stratégiai kapacitástervezés teljesítményének és eredményeinek a IV. fejezettel összhangban történő felülvizsgálata;
- d) az összes operatív érdekelt fél és igazgatási szervezet, [...] az ENRRB [...], az európai koordinátorok és [...] a tagállami hatóságok és **szükség esetén** más érdekelt felek bevonása.

- (2) [...]

- (3) A pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük az ENIM által az **54. [...] cikkkel** összhangban elfogadott ajánlásokat. Ha a pályahálózat-működtetők nem követik az ajánlást, a tervezési dokumentumokban **ezt** indokolniuk kell.
- (4)** Az ENRRB-nek figyelemmel kell kísérnie a koordinációs folyamatot és annak végrehajtását. Tájékoztatnia kell továbbá a Bizottságot azzal kapcsolatos véleményéről, hogy szükség van-e a koordinációs folyamat bármely hiányosságának orvoslására.

15. cikk

A szállítási piac várható fejleményeinek elemzése

- (1) **[...]A hálózati koordinátornak rendszeresen közlekedési piaci elemzést kell végeznie a szállítási piacról a határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos hálózati és piaci fejleményeket illetően. A hálózati koordinátornak tájékoztatnia kell a tagállamokat, a pályahálózat-működtetőket és más érdekelt feleket – köztük az európai koordinátorokat – ezen elemzés eredményeiről. A hálózati koordinátornak szükség szerint, de minden esetben legalább ötévente felül kell vizsgálnia és frissítenie kell az elemzést. A pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük ezt a piaci elemzést** annak érdekében, hogy beépítsék azt az általános üzleti stratégiáikba, a kapacitásgazdálkodásukba, a vészhelyzetkezelésükbe és a beruházási döntéseikbe.[...]
- (2) E rendelet alkalmazásában a szállítási piac (1) bekezdésben említett [...] **elemzése** különösen a 11. cikkben említett stratégiai kapacitástervezéshez, az infrastruktúra-kapacitás 25. cikkben említett felosztásához és a 37. cikkben említett formális konfliktusrendezési mechanizmus alapján történő kapacitáselosztáshoz járul hozzá információkkal.

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

16. cikk

Kapacitási stratégia

(1) A pályahálózat-működtetőnek kapacitási stratégiát kell elfogadnia, amelyben meghatározza a vasúti infrastruktúra-kapacitás keresletének és kínálatának jövőbeli alakulásával kapcsolatos elvárásait, valamint azzal kapcsolatos elképzeléseit, hogy miként veszi figyelembe ezek alakulását.

A kapacitási stratégiának az operatív érdekelt felek közötti kommunikáció, konzultáció és koordináció [...] **alapiául** kell szolgálnia.

(2) A kapacitási stratégiának tartalmaznia kell [...] **az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt** információkat.

(3) [...]

- (4) A pályahálózat-működtetőnek az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemtervnek [...] megfelelően el kell készítenie [...] **és** közzé kell tennie [...] a kapacitási stratégiát. **A pályahálózat-működtetőnek előre nem látható és jelentős események esetén ennek megfelelően frissítenie kell a kapacitási stratégiát.**
- (5) [...]

17. cikk

Kapacitási modell

- (1) A pályahálózat-működtetőnek ki kell dolgoznia egy kapacitási modellt, amely **a 12. cikk (4) bekezdésének c) pontjában említett bejelentett kapacitásigények és** a 13. és 14. cikkben említett konzultációs és koordinációs tevékenységek eredménye alapján finomítja a kapacitási stratégiát.

A kapacitási modellnek támogatnia kell a vasúti szállítási szolgáltatások különböző szegmensei által támasztott kapacitásigények, valamint a pályahálózat-működtetőnek a [...]vasúti infrastruktúra fenntartása, megújítása és fejlesztése (a meglévő infrastruktúra korszerűsítése és új építése) iránti igényének kiegyensúlyozott figyelembevételét. A modellnek az operatív érdekelt felek közötti kommunikáció és konzultáció, valamint a stratégiai kapacitástervezés koordinálásának [...] **alapjául** kell szolgálnia.

- (2) A kapacitási modellnek [...] **tartalmaznia kell az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt**

információkat. A pályahálózat-működtetőknek minden üzemi menetrendi időszakra vonatkozóan el kell készíteniük és közzé kell tenniük és az I. melléklet [...] 2. szakaszában meghatározott [...] ütemezéssel összhangban [...] frissíteniük kell a kapacitási modellt. **A kapacitási modell frissítésére vonatkozó kötelezettség nem alkalmazandó abban az esetben, ha közzétételre került az ugyanazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitáskínálati terv.**

- (3) A pályahálózat-működtetőknek [...] adott esetben **dokumentálniuk kell és** meg kell indokolniuk az ugyanazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitási modell és kapacitási stratégia közötti **lényeges** eltéréseket. [...]
- (4) [...]

18. cikk

Kapacitáskínálati terv

- (1) A pályahálózat-működtetőnek kapacitáskínálati tervet kell kidolgoznia azzal a céllal, hogy átfogó tájékoztatást nyújtson a következőkről:
- a) a kérelmezők számára kiosztható infrastruktúra-kapacitás;
 - b) a ki nem osztható infrastruktúra-kapacitás.

A kapacitáskínálati tervnek kell képeznie a kapacitáselosztás alapját.

A kapacitáskínálati tervnek tartalmaznia kell az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt információkat.

- (1a) A pályahálózat-működtetőknek a 11–17. cikkben említett stratégiai kapacitástervezési folyamat eredményei alapján és az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott ütemterv szerint kell elkészíteniük a kapacitáskínálati tervet.**

- (2) A pályahálózat-működtetőknek legkésőbb az I. melléklet 2. szakaszában meghatározott határidőig közzé kell tenniük az egyes üzemi menetrendi időszakokra vonatkozó kapacitáskínálati tervet, és azt folyamatosan frissíteniük kell azon üzemi menetrendi időszak végéig, amelyre a terv vonatkozik. A kapacitáskínálati tervet az érintett üzemi

menetrendi időszak minden egyes napjára vonatkozóan közzé kell tenni.

- (3) A pályahálózat-működtetőknek [...] adott esetben **dokumentálniuk kell és** meg kell indokolniuk az ugyanazon üzemi menetrendi időszakra vonatkozó kapacitáskínálati terv és kapacitási modell közötti **lényeges** eltéréseket.
- (4) A kapacitáskínálati tervben a pályahálózat-működtetők az infrastruktúra-kapacitást megjelölhetik előzetesen tervezettként. Az „előzetesen tervezett kapacitás” az a kapacitás, amelyre vonatkozóan a pályahálózat-működtető meghatározza a kérelmezők által igényelhető kapacitás jellemzőit és mennyiségét, megállapítja az ilyen kapacitás kiosztására vonatkozó szabályokat, és meghatározza azt a folyamatot, amelyen keresztül az ilyen kapacitás a 20. cikkkel összhangban igényelhető. Az előzetesen tervezett kapacitás elosztásakor figyelembe kell venni a meghatározott jellemzőket, szabályokat és elosztási folyamatokat. **A tagállamok a 11. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti stratégiai iránymutatásaik keretében kötelezhetik a pályahálózat-működtetőket arra, hogy bizonyos vonalakon és csomópontokon előzetesen tervezzék meg az infrastruktúra-kapacitást.**
- (5) A kapacitáskínálati tervben az előzetesen tervezett kapacitást a 20. cikkben említettek szerinti kapacitás**tervezési** célok formájában kell feltüntetni, amelyek meghatározzák a kapacitás mennyiségét és jellemzőit, és amelyek kapcsolódnak a kapacitáselosztási szabályokhoz és folyamatokhoz, amelyeken keresztül a kapacitást rendelkezésre bocsátják.
- (6) [...] **(5a) A kapacitás [...] előzetes tervezése során a pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük a 25. cikk (2a) bekezdésének a)–f) pontjában meghatározott kritériumokat.**

[...]

(7) [...]

(8) [...]

[...] **A kapacitás előzetes tervezése céljából a pályahálózat-működtetőknek figyelembe kell venniük** a kérelmezőkkel a 13. cikkkel összhangban folytatott konzultáció, valamint a pályahálózat-működtetők közötti, a 14. cikk szerinti koordináció eredményeit.

(9) Az igazgatási szervezetnek elemeznie kell a kapacitáskínálati tervet, és **a végső kapacitáskínálati terv közzétételét követő 30 napon belül** határozatot hozhat, amelyben

kötelezi a pályahálózat-működtetőt a kapacitáskínálati terv módosítására [...], amennyiben az elemzés során [...] megállapítást nyert, hogy az adott terv nem felel meg az e rendeletben és a 2012/34/EU irányelvben foglalt rendelkezéseknek, illetve az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvének.

- (10) Az ENIM-nek iránymutatásokat kell elfogadnia, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe, meghatározva a következőket:
- a) a kapacitáskínálati terv közzétételének eszközei, beleértve a digitális szolgáltatásokat, eszközöket, funkciókat és interfészeket;
 - b) a kapacitáskínálati terv tárgyában a kérelmezőkkel folytatandó konzultáció folyamata.

19. cikk

Vészhelyzeti tervezés

- (1) A pályahálózat-működtetőknek folyamatos vészhelyzeti tervezési folyamatot kell bevezetniük és végrehajtaniuk a hálózati zavarokra és a vasúti forgalmat érintő egyéb válsághelyzetekre való felkészülés érdekében.

A vészhelyzeti tervezésnek a 42. cikkel összhangban alapot kell biztosítania a forgalomirányításhoz, a zavarkezeléshez és a válságkezeléshez annak érdekében, hogy ilyen helyzetekben gyorsan lehessen reagálni, és azok a lehető legkisebb hatást gyakorolják a vasúti forgalomra.

A pályahálózat-működtetőknek vészhelyzeti tervben kell dokumentálniuk a vészhelyzeti tervezés eredményeit.

- (2) A vészhelyzeti tervezésnek különösen a következőket kell magában foglalnia:
- a) alternatív [...] **vasút**vonalak kijelölése – **amennyiben léteznek ilyen alternatív vasútvonalak** –, amelyek lehetővé teszik a forgalom átirányítását abban az esetben, ha a [...] TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat részét képező **vasút**vonalak és **a stratégiai kapacitástervezési dokumentumokban szereplő egyéb vasútvonalak és csomópontok** nem állnak rendelkezésre;

- b) az a) ponttal összhangban kijelölt alternatív [...] **vasútvonalakon – amennyiben léteznek ilyen alternatív vasútvonalak** – rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás indikatív tervezése, biztosítva az átláthatóságot az e vonalakon rendelkezésre álló azon infrastruktúra-kapacitás **és műszaki jellemzők** tekintetében, amelyek igénybe vehetők a váratlan események és különösen a 46. cikk szerinti hálózati zavarok esetén;
- c) a forgalomirányítás és a válságkezelés szabályainak és eljárásainak meghatározása, beleértve a pályahálózat-működtetőket, az egyéb operatív érdekelt felek és más érdekelt felek, például a vasútert vagy a biztonságot és a veszélyhelyzet-reagálásért felelős hatóságok közötti információmegosztást, valamint az ezen eljárások aktiválására vonatkozó kritériumokat;
- d) a vonatok mozgását érintő súlyos váratlan események vagy súlyos zavarok esetén értesítendő szervek azonosítása és jegyzékbe vétele;
- e) bármely egyéb előkészület, amely szükséges a 42. cikk szerinti, valamint a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés határokon átnyúló összehangolásának 44. cikkben említett európai kerete szerinti zavarkezeléshez és válságkezeléshez.
- (3) A pályahálózat-működtetőknél biztosítani kell, hogy a vészhelyzeti tervezés összhangban legyen a stratégiai kapacitásstervezéssel, különösen a kapacitásstratégiával, a kapacitásmodellel, a kapacitáskínálási tervvel és a 10. cikkben említett infrastrukturális munkálatok tervezésével.
- (4) A vészhelyzeti tervezés eredményeit, különösen az alternatív vonalaknak **– amennyiben léteznek ilyen alternatív vasútvonalak** – a (2) bekezdés a) pontja szerinti kijelölését és az alternatív vonalak **– amennyiben léteznek ilyen alternatív vasútvonalak** – (2) bekezdés b) pontja szerinti indikatív kapacitásstervezését bele kell foglalni a kapacitási modellbe és a kapacitáskínálási tervbe.
- (5) [...]

Az előzetesen tervezett kapacitás kiosztására és a kapacitástervezési célok meghatározására vonatkozó kritériumok és eljárások

- (1) A pályahálózat-működtetőknek **méltányos**, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok és eljárások révén kell kiosztaniuk a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben szereplő, előzetesen tervezett kapacitást.

A pályahálózat-működtetők a 11. cikk (3) bekezdésében említett stratégiai iránymutatással összhangban – amennyiben az rendelkezésre áll – és a kérelmezők által kifejezett piaci igények figyelembevételével csoportosíthatják a kapacitástervezési célokat, például az előzetesen tervezett menetvonalakat a kapacitásnak a konkrét menetrend-tervezés céljából történő előzetes tervezése érdekében.

- (2) A kapacitástervezési céloknak meg kell határozniuk az előzetesen tervezett kapacitás különböző típusainak jellemzőit és tulajdonságait, beleértve a kérelmezők által kérelmezhető kapacitást, az infrastrukturális munkálatokra fenntartott kapacitást és a már elosztott kapacitást. E jellemzőknek és tulajdonságoknak magukban kell foglalniuk az előzetesen tervezett kapacitás egyes típusai szempontjából releváns valamennyi szempontot, mint például az útvonalat, a menetrendet, a garantált vagy előírt minimális sebességet, a [...] **legnagyobb hosszúságot**, a műszaki paramétereket és a benne foglalt időszávok számát **az áru- és személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan egyaránt.**
- (3) Az ENIM-nek közös keretrendszert kell kidolgoznia az (1) bekezdésben említett kritériumokhoz és eljárásokhoz, és bele kell azt foglalnia a 6. cikkben említett európai kapacitásgazdálkodási keretbe. Ennek a közös keretrendszernek egyensúlyt kell teremtenie a kapacitás meghatározott típusú vasúti szolgáltatások vagy elosztási folyamatok számára történő fenntartásából származó előnyök és a kapacitáselosztással kapcsolatos piaci igények kielégítéséhez szükséges rugalmasság biztosításának igénye között. E célból a közös keretrendszernek lehetőséget kell biztosítania arra, hogy a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus keretében figyelembe vegyék az előzetesen tervezett kapacitással összhangban nem álló kapacitásjogok iránti kérelmeket. **A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezt a közös keretrendszert.**
- (4) Az ENIM-nek [...] előírásokat kell kidolgoznia és elfogadnia a **(2) bekezdésben említett** kapacitástervezési célokra vonatkozóan, ember által olvasható és géppel olvasható formátumban. Az ENIM-nek ezeket az előírásokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe. [...] **A pályahálózat-**

működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezeket az előírásokat.

21. cikk

Nagy kihasználtságú és túlterhelt infrastruktúra

- (1) A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek kell nyilvánítaniuk az infrastruktúra [...] **egyes szakaszait vagy csomópontjait**, ha az alábbi feltételek közül legalább egy teljesül:
- a) a [...] **vasúti infrastruktúra-kapacitás** kihasználtsága a II. mellékletben [...] meghatározott referencia-időszakok során az előző vagy a jelenlegi üzemi menetrendi időszakban meghaladta a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt infrastruktúrára vonatkozó küszöbértékeket;
 - b) az e szakasszal összhangban elvégzett stratégiai kapacitástervezés eredményei azt mutatják, hogy a stratégiai kapacitástervezési szakaszokban kifejezett kapacitásigények meghaladják az adott üzemi menetrendi időszakban elosztható kapacitást[...], **többek között 12 hónapnál hosszabb időtartamú, a 10. cikk szerinti tervezett kapacitáskorlátozásokat eredményező infrastrukturális munkálatok miatt.**

[...]

A pályahálózat-működtetőknek objektív, átlátható és megfelelő eljárások és módszerek alapján értékelniük kell a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználtságát.

E bekezdés első albekezdésének a) pontja nem alkalmazandó a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésnek a Franciaország és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága közötti, a magánszektorbeli koncessziós jogosultak által kiépítendő és üzemeltetendő, a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésről szóló, 1986. február 12-én Canterburyben aláírt szerződésben, valamint a közlekedési miniszter, a Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, a The Channel Tunnel Group Limited és a France-Manche S.A. között létrejött koncessziós szerződésben meghatározott infrastruktúrára.

(1a) Az ENIM-nek közös módszert kell kidolgoznia a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozóan. E módszert fel kell tüntetni a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretében. A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezt a módszert.

- (2) Az (1) bekezdésben említett nyilatkozatban meg kell határozni az üzemi menetrend időszakát és az infrastruktúra azon elemét, valamint azokat a konkrét időtartamokat, amelyekre a nyilatkozat vonatkozik.
- (3) Az üzemi menetrend **időszaka** alatt az elosztásra irányulóan benyújtott, egymással ütköző egyedi kapacitáskérélmek nem szolgálhatnak alapul arra, hogy az infrastruktúra valamely elemét nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítsák, kivéve, ha az (1) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülnek.
- (4) Ha egy infrastruktúrát nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítottak, a pályahálózat-működtetőnek a 22. cikkel összhangban kapacitáselemzést kell végeznie, kivéve abban az esetben, ha **az infrastruktúra nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítását megelőző öt év folyamán már végrehajtásra került** a 23. cikkben előírt kapacitásbővítési terv, **illetve annak** megvalósítása már folyamatban van.
- (5) A nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított infrastruktúra-elemek vonatkozásában a pályahálózat-működtetőknek kapacitást kell tartalékolniuk a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben, figyelembe véve a 22. cikkben említett kapacitáselemzés eredményét.

A túlterheltnek nyilvánított infrastruktúra-szakaszok vagy -csomópontok tekintetében a pályahálózat-működtető egyedi küszöbértékeket állapíthat meg a 27. cikk (6) bekezdésének alkalmazása céljából.

- (6) Ha a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (4) bekezdésében előírt díjakat nem vetették ki vagy nem értek el általuk kielégítő eredményt, és az infrastruktúrát túlterheltnek minősítették, a pályahálózat-működtető eljárást alkalmazhat az [...] infrastruktúra-kapacitás átlátható és objektív kritériumok alapján történő felosztására vagy elosztására. Ezt az eljárást e rendelet [...] **25.** cikkével összhangban kell végrehajtani, és az alkalmazandó kritériumokkal együtt rögzíteni kell a hálózati üzletszabályzatban.
- (7) [...] **A tagállamok biztosítják, hogy a** nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított **csomópontok vagy szakaszok feltüntetésre kerüljenek** az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban.

- (8) [...]
- (9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el [...] **a kapacitáskihasználásra vonatkozó küszöbértékek és a II. mellékletben meghatározott referencia-időszakok olyan esetekben történő módosítására vonatkozóan, amikor ezek az elemek hatástalannak bizonyultak vagy a végrehajtást illetően komoly nehézségeket okoztak,** annak érdekében, hogy biztosítsa a nagy kihasználtságú és a túlterhelt infrastruktúra kapacitásaival történő hatékony gazdálkodást, és tükrözze a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők üzemeltetési szempontjait, figyelembe véve az ENIM, a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők és más operatív érdekelt felek, az igazgatási szervezetek és az [...] **ENRRB** e cikk végrehajtása során szerzett tapasztalatait.
- (10) A Bizottság a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza az ENIM által az (1a) bekezdés alapján kidolgozandó, a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozó módszer alapelveit.**

22. cikk

Kapacitáselemzés nagy kihasználtságú vagy túlterhelt infrastruktúra esetén

- (1) A pályahálózat-működtetőnek az infrastruktúra nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánításától számított hat hónapon belül kapacitáselemzést kell végeznie, **kivéve abban az esetben, ha az infrastruktúra nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítását megelőző öt év folyamán már végrehajtásra került a kapacitásbővítési terv, illetve annak megvalósítása már folyamatban van.**

A kapacitáselemzésben meg kell határozni az infrastruktúra-kapacitás azon korlátait, amelyek megakadályozzák, hogy a kérelmezők által megfogalmazott kapacitásigények bekerüljenek a kapacitási modellbe vagy a kapacitáskínálati tervbe, vagy amelyek megakadályozzák az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek megfelelő teljesítését.

A kapacitáselemzésnek emellett tartalmaznia kell egy első indikatív listát azon lehetséges intézkedésekről, amelyeket rövid, közép- és hosszú távon meg kell hozni a túlterheltség enyhítése és a kapacitás rendelkezésre állásának növelése érdekében.

- (2) A kapacitáselemzés során figyelembe kell venni az infrastruktúra kapacitással, képességekkel és interoperabilitással kapcsolatos jellemzőit, az üzemeltetési eljárásokat, a különböző nyújtott szolgáltatások jellegét és mindezen tényezőknek az infrastruktúra-kapacitásra gyakorolt hatását. A lehetséges intézkedések közé tartozik mindenekelőtt az útvonal, a menetrend és a sebesség módosítása, az üzemeltetési eljárások harmonizálása, továbbá az infrastruktúra fejlesztése.
- (3) A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 7e. cikkével összhangban – és amennyiben az infrastruktúra érintett szakasza egy európai közlekedési folyosó része, **e rendelet** 54. cikkével összhangban – konzultálniuk kell a kérelmezőkkel a kapacitáselemzés tervezetéről.

A pályahálózat-működtetőnek nyilvánosságra kell hoznia a kapacitáselemzés eredményét.[...]

- (4) A pályahálózat-működtetőknek az e cikk szerint elvégzett kapacitáselemzések eredményeit **adott esetben** figyelembe kell venniük a stratégiai kapacitástervezés során, különösen a kapacitási stratégiában, a kapacitási modellben és a kapacitáskínálati tervben.

A kapacitáselemzés eredményeit be kell nyújtani a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó irányadó stratégia elkészítéséért felelős tagállami hatóságoknak és az érintett európai közlekedési folyosóért felelős európai koordinátornak.

23. cikk

Kapacitásbővítési terv

- (1) A 22. cikk szerinti kapacitáselemzés elvégzését követő hat hónapon belül a pályahálózat-működtetőnek kapacitásbővítési tervet kell készítenie **a túlterheltségnek nyilvánított szakaszok vagy csomópontok tekintetében.**

A kapacitásbővítési tervnek meg kell határoznia:

- a) a túlterheltség okait;
- b) a forgalom valószínű jövőbeni fejlődését;
- c) az infrastruktúra-fejlesztés korlátait;

- d) a kapacitásbővítés lehetőségeit és költségeit, beleértve **a szervezeti intézkedéseket és az infrastruktúra-használati díjak valószínű változásait.**

A kapacitásbővítési tervnek emellett a meghatározott lehetséges intézkedések költség-haszon elemzése alapján rögzítenie kell az infrastruktúra-kapacitás bővítéséhez szükséges lépéseket, az intézkedések végrehajtására vonatkozó ütemtervvel együtt.

- (2) A kapacitásbővítési tervet az érintett túlterhelt infrastruktúra felhasználóival folytatott, a 13. cikk szerinti konzultációt követően kell kidolgozni.

[...] **A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a tervet** [...] az előzetes jóváhagyásukhoz kötik.

- (3) Az érintett tagállam a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében említett irányadó vasúti infrastruktúra-fejlesztési stratégia megújításakor figyelembe veszi a kapacitásbővítési terveket.

[...]

- (4) E rendelet 40. cikkének sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetőnek a következő esetek egyikének fennállásakor be kell szüntetnie a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (4) bekezdése szerinti díjak felszámítását az érintett infrastruktúrára vonatkozóan:

- a) a pályahálózat-működtető nem készít kapacitásbővítési tervet;
- b) a pályahálózat-működtető nem halad előre a kapacitásbővítési tervben meghatározott intézkedések megvalósításával.

- (5) A (4) bekezdés ellenére a pályahálózat-működtető az igazgatási szervezet jóváhagyásával továbbra is felszámíthatja ezeket díjakat az alábbi esetek egyikének fennállásakor:

- a) ha a kapacitásbővítési terv a saját hatáskörén kívül eső okok miatt nem valósítható meg;
- b) ha a rendelkezésre álló lehetőségek gazdaságilag vagy pénzügyileg nem életképesek.

24. cikk

Speciális infrastruktúra

- (1) A (2) bekezdés sérelme nélkül, úgy kell tekinteni, hogy az infrastruktúra-kapacitás minden olyan forgalomtípus számára rendelkezésre áll, amely kompatibilis az (EU) 2016/797 irányelvnek és **az annak alapiján** elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott előírásoknak megfelelő működésre szolgáló útvonallal.
- (2) Amennyiben léteznek megfelelő alternatív útvonalak, és amennyiben a 25. cikkben meghatározott eljárással összhangban bizonyítható, hogy az társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi szempontból indokolt, a pályahálózat-működtető – az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően – meghatározott forgalomtípusok általi használatra jelölhet ki egy adott infrastruktúrát. Ebben az esetben a pályahálózat-működtetőnek a 11. cikk (2) bekezdésében említett tervezési dokumentumokban és **a hálózati üzletszabályzatban** fel kell tüntetnie a kijelölést, a kapacitáskínálati tervben pedig kapacitást kell fenntartania a meghatározott forgalomtípusok számára.

A kijelölés nem gátolhatja az infrastruktúra más forgalomtípusok általi használatát, ha az infrastruktúra rendelkezik szabad kapacitással.

- (3) [...] **A tagállamok biztosítják, hogy a** [...] (2) bekezdés szerint kijelölt **infrastruktúra** feltüntetésre kerüljön az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett [...]infrastruktúra-nyilvántartásban.

25. cikk

A nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított [...] infrastruktúra kapacitásának felosztása [...]

- (1) Amennyiben egy jövőbeli üzemi menetrendi időszakban az infrastruktúra valamely elemét nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánítják, a pályahálózat-működtető[...] az adott üzemi menetrendi időszakra vonatkozó, a 17. cikkben említett kapacitásmodellben és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben **feloszthatja** [...] az infrastruktúra adott elemére vonatkozó kapacitást.

(2) Az infrastruktúra-kapacitás (1) bekezdés szerinti felosztásakor a pályahálózat-működtetőnek a [...] **11. cikk (3) bekezdésében említett stratégiai iránymutatással** összhangban kell eljárnia, **amennyiben a tagállamok készítettek ilyen iránymutatást, és előírták annak kötelező jellegét, továbbá** figyelembe kell vennie a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások kapacitásigényét.

(2a) Az infrastruktúra-kapacitás (1) bekezdés szerinti felosztása céljából a pályahálózat-működtetőknél a következő társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumok alapján értékelniük kell az alternatív felosztási lehetőségeket, az adatok rendelkezésre állásának függvényében:

a) a vasúti szállítási szolgáltatások üzemeltetőinek működési költségei és e szolgáltatások műszaki paraméterei, továbbá a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek felszámított árakra általuk gyakorolt hatás;

b) a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek időhöz köthető költségei;

c) a vasúti szállítási szolgáltatások által kiszolgált személyek és régiók számára megvalósuló összeköttetés és hozzáférhetőség, beleértve a vasúti személy- és áruszállítási szolgáltatások közötti csatlakozások minőségét és az átszállási időket;

d) a környezeti hatás, például az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és zajkibocsátás;

e) a szállított személyek és áruk mennyisége;

f) az infrastruktúra-hálózat kihasználtsága.

Az alternatív felosztási lehetőségek értékelése során a pályahálózat-működtetőknél figyelembe kell venniük az ENIM által kidolgozott, a (2b) bekezdésben említett eljárásokat.

(2b) Az ENIM-nek méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárást kell kidolgoznia és elfogadnia az alternatív felosztási lehetőségek értékelésére vonatkozóan, és bele kell azt foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe. Az eljárásoknak magukban kell foglalniuk a következő lépéseket:

a) a vasúti szolgáltatásokra vonatkozó szabványos értékek tartományainak meghatározása az értékelés kiindulási alapjaként;

- b) alternatív forgatókönyvek kidolgozása a különböző típusú vasúti szállítási szolgáltatások esetében rendelkezésre álló kapacitás felosztására;**
- c) a forgatókönyvek értékelése és rangsorolása objektív, átlátható és megkülönböztetéstől mentes módszertanok alapján, figyelembe véve a (2a) bekezdésben említett társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumokat, továbbá lehetővé téve a helyi vagy nemzeti körülmények elfogadott megközelítések és empirikus bizonyítékok alapján történő figyelembevételét;**
- d) a c) pontban említett értékelés alapján az első helyre rangsorolt forgatókönyv kiválasztása, és ennek megfelelően a kapacitáskínálati terv módosítása.**

3. SZAKASZ

Menetrendszerkesztés és kapacitáselosztás

26. cikk

Kapacitásjogok

- (1) A kérelmezők a közjog vagy a magánjog szerint kérelemmel fordulhatnak a pályahálózat-működtetőhöz a vasúti infrastruktúrára [...] **vonatkozó kapacitás**jogok biztosításáról szóló megállapodás megkötése érdekében, a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetének 2. szakaszában előírt díj ellenében.

A pályahálózat-működtetőnek [...] **a vasúti infrastruktúrára vonatkozó kapacitásjogokat** az alábbiak egyikének formájában kell kiosztania a kérelmezőknek:

- a) kapacitásra vonatkozó előírások;
- b) menetvonalak.

Az ENIM-nek meg kell határoznia a kapacitásra vonatkozó előírások jellemzőit, és bele kell foglalnia azokat a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe. **A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezeket a jellemzőket.**

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a kapacitásra vonatkozó előírások formájában kiosztott kapacitásjogokat át kell alakítaniuk az I. melléklet 4., 5. és 6. szakaszában meghatározott határidőknek megfelelően a tényleges vonatközlekedést megelőzően menetvonal formájában biztosított kapacitásjogokká.

- (3) A menetvonal formájában biztosított kapacitásjogok legfeljebb egy üzemi menetrend érvényességi időszakára adhatók meg a kérelmezőknek. A kapacításra vonatkozó előírások formájában biztosított kapacitásjogok a 31. és 33. cikkel összhangban kioszthatók egy üzemi menetrendi időszakot meghaladó időtartamra.
- (4) Amennyiben e rendelet másképp nem rendelkezik, a pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőnek a kapacitás elosztásával kapcsolatos jogait és kötelezettségeit szerződéseikben vagy [...] **a nemzeti jogban** kell rögzíteni.

(5)[...] (6) A kérelmezőnek már kiutalt kapacitásjogot a jogosult nem ruházhatja át másik vállalkozásra vagy szolgáltatásra.

Az átruházás bármely formája az aktuális és az azt követő üzemi menetrendi időszakban történő további kapacitásfelosztásból való kizárást von maga után.

Nem tekintendő átruházásnak, ha a vállalkozó vasúti társaság a kapacitást olyan kérelmező tevékenységének gyakorlására használja, amely nem minősül vállalkozó vasúti társaságnak. Azon kérelmezőnek, amely nem vállalkozó vasúti társaság, legalább 10 nappal a kapacitás igénybevétele előtt tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt arról, hogy melyik vállalkozó vasúti társaság fogja használni a kapacitást. Ennek a tájékoztatásnak tartalmaznia kell a vállalkozó vasúti társaság általi elfogadás bizonyítékát.

- (7)** Amennyiben egy kérelmező személyszállítási szolgáltatás nyújtása céljából infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni egy olyan tagállamban, ahol a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogát a 2012/34/EU irányelv 11. cikkével összhangban korlátozták, erről legalább 18 hónappal az adott kapacitáskérelemhez kapcsolódó üzemi menetrend hatálybalépése előtt tájékoztatnia kell az érintett pályahálózat-működtetőket és igazgatási szervezeteket. Annak érdekében, hogy az érintett igazgatási szervezetek értékelni tudják a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatást, az igazgatási szervezeteknek gondoskodniuk kell arról, hogy a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítási szolgáltatást az adott útvonalra odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint a 2012/34/EU irányelv 11. cikke alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság és az adott személyszállítási szolgáltatási útvonalon a közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vállalkozó vasúti társaság haladéktalanul – de legkésőbb 10 napon belül – tájékoztatást kapjon.

(6) [...]

27. cikk

A kapacitáselosztás módszerei

(1) A pályahálózat-működtetőknek a 31–34. cikkben említett elosztási eljárások révén kell biztosítaniuk a kérelmezőknek a kapacitásjogokat.

Az elosztott kapacitás bármely megváltoztatása szintén kapacitáselosztásnak tekintendő.

(4) A pályahálózat-működtetőknek a 62. cikkkel összhangban digitális eszközökön és digitális szolgáltatásokon keresztül kell elosztaniuk az infrastruktúra-kapacitást, kérésre a teljes oda-vissza útra vonatkozóan.

(5) A kérelmezéskor vagy az elosztott kapacitás módosításakor a kérelmezőknek és a pályahálózat-működtetőknek meg kell felelniük a 39. cikknek.

(6) A pályahálózat-működtetőnek vissza kell vonnia azt a kapacitásjogot, amelynek kihasználtsága legalább egy hónapon át a hálózati üzletszabályzatban meghatározandó küszöbérték alatt maradt, kivéve abban az esetben, ha ez *vis maior* miatt történt. Az ENIM-nek értéktartományokat kell rendelnie a küszöbértékhez, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe. A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük a küszöbérték tekintetében az ENIM által meghatározott értéktartományokat.

Az igazgatási szervezetnek figyelemmel kell kísérnie e bekezdés méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes alkalmazását, és ki kell vizsgálnia a beérkezett panaszokat.

(6a) Adott esetben a 20. cikk (1) bekezdésében említett kritériumokkal és eljárásokkal összhangban a pályahálózat-működtetők megtagadhatják a kapacitás kiosztását, ha a kérelmek nincsenek összhangban a stratégiai kapacitástervezésükkel. Ebben az esetben a pályahálózat-működtetőnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy a kérelmezőnek alternatív kapacitást biztosítson. Az elutasításról

haladéktalanul tájékoztatni kell a kérelmezőt. A kérelmezőnek a 63. cikk (2) bekezdése értelmében jogában áll panaszt benyújtani az igazgatási szervezethez.

(6b) A pályahálózat-működtetőknek legalább évente tájékoztatniuk kell az igazgatási szervezetet minden olyan beérkezett kapacitáskérelemlről, amely nem felelt meg a kapacitáskínálati tervben meghatározottak szerint rendelkezésre álló kapacitás paramétereinek, függetlenül attól, hogy a kérelmeket elfogadták vagy elutasították. Ezen információk alapján az igazgatási szervezet véleményt adhat ki, amelyben ajánlást tehet a pályahálózat-működtetőnek a kapacitási modell módosítására.

28. cikk

A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok elosztása

(2)[...] (0) A kérelmezőknek jogukban áll a 31–34. cikkben említett kapacitáselosztási folyamatok révén több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokat kérni – teljes oda-vissza utakra is –, és ezekre a kérelmekre egyetlen helyen és egyetlen művelet keretében választ kapni[...] a 62. cikk (5) bekezdésében foglaltaknak megfelelően.

A pályahálózat-működtetőknek együtt kell működniük a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások – különösen a nemzetközi vasúti áru fuvarozási szolgáltatások és a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások – számára történő kapacitáselosztásban.

[...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

28. cikk

[...]

(1) Amennyiben a pályahálózat-működtető [...] több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokra vonatkozó kérelmet kap, az 53. cikkel összhangban koordinálnia kell a többi érintett pályahálózat-működtetővel.

(2) **Az (1) bekezdésben említett** koordinációnak biztosítania kell különösen a következőket:

- a) a több hálózatra kiterjedő kapacitásjog iránti kérelemmel kapcsolatban a kérelmezővel való kommunikációért felelős egyedüli kapcsolattartó pont kijelölése, amelyről a kérelem kézhezvételét követően haladéktalanul értesíteni kell a kérelmezőt;
- b) a több hálózatra kiterjedő kapacitásjog minőségi minimumkövetelményeknek való megfelelése a hálózatok közötti összhang, valamint olyan szempontok tekintetében, mint az útvonal, a menetrend, a különböző üzemnapokon való rendelkezésre állás és a kiosztás állapota;
- c) a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok elosztási folyamatának következetes végrehajtása, beleértve különösen a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust és a 37. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust;

- d) a már kiosztott, több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok bármely módosításának koordinálása a [...] **4.** szakasszal összhangban, a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok mindenkori integritásának biztosítása érdekében.

Ha a pályahálózat-működtetők nem jelölnék ki egyetlen kapcsolattartó pontot, **a kérelmezőnek kell kiválasztania azt** a pályahálózat-működtetőt, **amelynek** [...] egyedüli kapcsolattartó pontként kell eljárnia az adott kapacitáskérelemmel kapcsolatos megkeresések tekintetében [...].

- (3) [...] [...] **(2a) A pályahálózat-működtetők a 27. cikk (6) bekezdése alapján nem vonhatnak vissza több hálózatra kiterjedő kapacitásjogot anélkül, hogy előzetes koordinációt folytattak volna a többi érintett pályahálózat-működtetővel.**

Ha a pályahálózat-működtető a 27. cikk (6) bekezdésének megfelelően több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokat [...] **von vissza, erről tájékoztatnia kell az igazgatási szervezetet. Ha a több hálózatra kiterjedő, visszavont kapacitásjog határokon átnyúló forgalmat is érint, az igazgatási szervezetnek tájékoztatnia kell erről az érintett igazgatási szervezeteket és az ENRRB-t.**

- (4) [...]

- (5) Az ENIM-nek meg kell határoznia az e cikk [...] **egységes alkalmazásának elősegítéséhez** szükséges részletes eljárásokat és módszereket, valamint a (2) bekezdés b) pontjában említett minőségi minimumkövetelményeket, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe.

A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezeket az eljárásokat és módszereket.

29. cikk

Együttműködés a vasúti infrastruktúra-kapacitás és a kiszolgáló létesítmények elosztása során

(1) [...] ²²[...]

(1) Azon pályahálózat-működtetőknek és kiszolgálólétesítmény-üzemeltetőknek, amelyek valamely vasúti szállítási szolgáltatás működtetéséhez szükséges szolgáltatásokat kínálnak, és amelyek kiszolgáló létesítményei az [új TEN-T-rendelet] II. mellékletében meghatározott transzeurópai közlekedési hálózat részét képezik – beleértve a rendelet 3. cikkének f) pontjában meghatározott városi csomópontokban található létesítményeket is –, együtt kell működniük egymással annak érdekében, hogy szükség esetén biztosítsák az infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények kapacitása elosztásának következetességét.

(2) A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatban fel kell tüntetniük az (1) bekezdésben említett kiszolgáló létesítmények jegyzékét.

(3) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy a kérelmezők egyetlen helyen és műveletben kérelmezhessenek kapacitásjogokat a vasúti infrastruktúrára és az (1) bekezdésben említett kiszolgáló létesítményekre vonatkozóan.

(4) A (3) bekezdés alkalmazásában a pályahálózat-működtetőknek és a **kiszolgáló létesítmények** üzemeltetőinek össze kell hangolniuk a kapacitást, és olyan kapacitásjogokat kell biztosítaniuk – beleértve a **kiszolgáló** létesítményen belüli kapacitást is –, amely megfelel a kérelmező követelményeinek, vagy erőfeszítéseket kell tenniük annak érdekében, hogy életképes alternatívát biztosítsanak.

(5) Az (1) bekezdésben említett kiszolgálólétesítmény-üzemeltetőknek a pályahálózat-működtető rendelkezésére kell bocsátaniuk a rendelkezésre álló kapacitásra vonatkozó információkat[...], a 62. cikk **(5) bekezdése** szerinti digitális formátumban, **és az I. mellékletben foglalt ütemterveknek megfelelően.**

(6) [...]

²² [...]

(7) [...]

(6) Ez a cikk nem alkalmazandó az (EU) 2017/2177 végrehajtási rendelet 2. cikke szerinti mentességben részesülő kiszolgálólétesítmény-üzemeltetőkre.

30. cikk

Üzemi menetrend

(1) A pályahálózat-működtetőknek minden üzemi menetrendi időszak kezdete előtt új üzemi menetrendet [...] **kell közzétenniük**. [...]

A pályahálózat-működtetőknek a kapacitás elosztásakor a 32. cikkben említett éves elosztási eljárás keretében kezdeményezniük kell az üzemi menetrend kidolgozását, figyelembe véve a 31. cikkel összhangban a keretmegállapodásokban, valamint a 33. cikkben említett gördülő tervezési folyamat keretében kiosztott kapacitásjogokat.

(2) A pályahálózat-működtetőknek az üzemi menetrendi időszak végéig [...] **biztosítaniuk kell, hogy az üzemi menetrend naprakész legyen**, figyelembe véve a 33. cikkben említett gördülő tervezési folyamat keretében kiosztott kapacitást, a 34. cikkben említett eseti eljárás keretében kiosztott kapacitást, a kapacitásjogok 39. cikk szerinti változásait, valamint a 41. cikkel összhangban a zavarok kezelésével és a válságkezeléssel összefüggésben történő átütemezést.

31. cikk

Keretmegállapodásokon keresztül történő kapacitáselosztás

(1) A kérelmezőnek jogában áll egy üzemi menetrendi időszakot meghaladó időtartamra infrastruktúra-kapacitást igényelni.

(1a) A pályahálózat-működtetőknek a stratégiai kapacitástervezés keretében készített tervezési dokumentumokban fel kell tüntetniük azt a kapacitást, amelyet keretmegállapodások révén történő kiosztásra terveznek fenntartani. Az EUMSZ 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül, az említett tervezési dokumentumokban feltüntetett, a keretmegállapodások számára fenntartott kapacitást a pályahálózat-működtetőnek [...] a kérelmezőkkel kötött ilyen [...] megállapodások [...] útján kell kiosztaniuk, a (3) és a (4) bekezdésre is figyelemmel. Ez nem akadályozza meg, hogy a pályahálózat-működtető – a (4) bekezdésre is figyelemmel – olyan esetben is keretmegállapodások útján ossza ki a kért kapacitást, amikor az érintett kapacitás fenntartása nem jelenik meg a tervezési dokumentumokban.

(1b) Keretmegállapodások köthetők több pályahálózat-működtető és egy kérelmező között is, amennyiben ezek több hálózatra terjednek ki.

A keretmegállapodásokban meg kell határozni a 26. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett, kapacitásra vonatkozó előírások formájában megadott kapacitásjogokat. Ezek nem tartalmazhatnak menetvonal formájában biztosított kapacitásjogokat.

A tagállamok megkövetelhetik a keretmegállapodásoknak az igazgatási szervezet általi előzetes jóváhagyását. **A határokon átnyúló forgalmat érintő keretmegállapodások esetében az érintett igazgatási szervezeteknek koordinálniuk kell egymással.**

(2) A valamely keretmegállapodásban részes kérelmezőnek kérelmet kell benyújtania a keretmegállapodásban foglalt, kapacitásra vonatkozó előírások megfelelő menetvonalra történő átalakítására irányulóan, összhangban az említett megállapodással. **Ezt az átalakítást a 26. cikk (2) bekezdésével összhangban kell elvégezni.**

(3) A pályahálózat-működtetőknek [...] **biztosítaniuk kell,** hogy a keretmegállapodások összhangban [...] **álljanak adott esetben** a 11. cikk (2) bekezdésében említett stratégiai kapacitástervezés tervezési dokumentumaival, **valamint a 11. cikk (3) bekezdésében említett stratégiai iránymutatással, amennyiben a tagállamok készítettek ilyen iránymutatást, és előírták annak kötelező jellegét.**

A szomszédos pályahálózat-működtetőknek [...] koordinálniuk kell a határokon átnyúló [...] keretmegállapodások [...] számára rendelkezésre álló kapacitási hányadot érintő stratégiai kapacitástervezéseket [...].

- (4) A keretmegállapodások nem zárhatják ki a vonatkozó infrastruktúra más kérelmezők vagy szolgáltatások általi használatát. E célból a pályahálózat-működtetőknek meg kell határozniuk, hogy a teljes kapacitás legfeljebb mekkora hányada osztható el keretmegállapodásokon keresztül, és ezt bele kell foglalniuk a hálózati üzletszabályzatba.
- (5) A keretmegállapodásoknak lehetővé kell tenniük a feltételeik módosítását a vasúti infrastruktúra jobb kihasználása érdekében [...]. **E módosítások nem tekinthetők a kapacitásjogok olyan módosításának, amelyre a 40. cikk értelmében büntetés vonatkozik. A keretmegállapodások révén kiosztott kapacitásjogok egyéb módosítása esetén a 40. cikkel összhangban büntetést kell fizetni.**
- (6) [...]
- (7) A keretmegállapodásoknak elvben az I. melléklet 5. szakaszában megjelölt időszakokra kell vonatkozniuk. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben ennél rövidebb vagy hosszabb időtartamban is megállapodhat. Az I. melléklet 5. [...] **szakaszában** megjelölnél hosszabb időszakot az új belépők célzott beruházásainak követelményével vagy a szolgáltatás lényegi újszerűségével kell indokolni.
- (8) A 24. cikkben említett speciális infrastruktúrát használó, jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatások esetében – a kérelmező általi megfelelő indokolás esetén – a keretegyezmények tizenöt évre köthetők. 15 évnél hosszabb időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagy léptékű, hosszú távú beruházások esetében állapítható meg, és akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat egy többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.
- (9) A pályahálózat-működtetőknek a keretmegállapodások révén elosztott kapacitást bele kell foglalniuk a 17. cikkben említett kapacitásmodellbe és a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervbe.
- (10) Az üzleti titoktartás betartása mellett az egyes keretmegállapodások lényegét minden érdekelt fél számára hozzáférhetővé kell tenni.
- (11) A Bizottság – az igazgatási szervezetek, az illetékes hatóságok [...], a vállalkozó vasúti társaságok, **a pályahálózat-működtetők** [...] és az ENRRB tapasztalatai alapján –

végrehajtási jogi [...] **aktusokat** fogadhat el, amelyekben [...] **részletes szabályokat** határoz meg **a keretmegállapodások megkötésére irányuló** [...] eljárás, **valamint e megállapodások formája és tartalma tekintetében**, mégpedig annak érdekében, hogy **biztosítsa** [...] e cikk [...] egységes alkalmazását. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

32. cikk

Az éves elosztási folyamat keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtetőnek a következők alapján el kell készítenie **a 30. cikkben említett** üzemi menetrendet [...] egy adott üzemi menetrendi időszakra vonatkozóan:
 - a) az éves elosztási eljárás során beérkezett, kapacitásjogok iránti kérelmek;
 - b) azok az érintett üzemi menetrendi időszakhoz kapcsolódó kapacitásjogok, amelyeket a 31. cikkel összhangban keretmegállapodások révén biztosítanak;
 - c) azok az érintett üzemi menetrendi időszakhoz kapcsolódó kapacitásjogok, amelyeket a 33. cikkel összhangban a gördülő tervezési folyamat keretében biztosítanak.
- (2) A pályahálózat-működtetőnek egyidejű kapacitáselosztás útján kell elosztania a kapacitást azzal a céllal, hogy lehetőség szerint eleget tegyen az (1) bekezdésben említett valamennyi, infrastruktúra-kapacitásra irányuló kérelemnek, [...] **a (6) bekezdésre** és [...] **a 27. cikk (6a) bekezdésére** is figyelemmel. A pályahálózat-működtetőnek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie a kérelmezők esetében fennálló valamennyi korlátot, beleértve az üzleti tevékenységükre gyakorolt gazdasági hatást is.
- (3) [...]
- (4) [...]

- (5) [...]
- (6) Az éves elosztási eljárás keretében megadott kapacitásjogok a következőket foglalhatják magukban:

- a) menetvonalak;
- b) kapacitásra vonatkozó előírások.

A pályahálózat-működtetőknek a kapacitásra vonatkozó előírások formájában megadott kapacitásjogokat az I. melléklet 4. szakaszával összhangban menetvonalakká kell átalakítaniuk.

- (7) A pályahálózat-működtető köteles betartani a kapacitáselosztási folyamatnak az I. melléklet 4. szakaszában meghatározott ütemtervét.
- (8) [...]
- (9) [...]
- (10) A pályahálózat-működtetőnek az üzemi menetrend tervezetéről konzultálnia kell az érdekelt felekkel. Értékelt félként kell tekinteni mindazokat, akik infrastruktúra-kapacitást kértek, és azokat az egyéb feleket, akik észrevételeket kívánnak tenni arra nézve, hogy az üzemi menetrend esetükben hogyan befolyásolja a vasúti szolgáltatások igénybevételére vonatkozó képességüket az üzemi menetrend érvényességének ideje alatt.

- (11) A pályahálózat-működtetőnek minden jelzett aggály esetében meg kell tennie a megfelelő intézkedéseket.

33. cikk

A gördülő tervezési folyamat keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtetőknél – **legalább a vasúti árufuvarozási szolgáltatások számára** – a gördülő tervezési folyamat keretében, az I. melléklet 6. [...] **szakaszában** meghatározott határidőknek megfelelően kell elosztaniuk a kapacitást. A pályahálózat-működtetőknél a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben kapacitást kell tartalékolniuk erre a célra.

Az EUMSZ 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül, a tervezési dokumentumokban feltüntetett, a gördülő tervezés számára fenntartott kapacitást a pályahálózat-működtetőnek a gördülő tervezési folyamat keretében kell kiosztania a kérelmezőknek. Ez nem akadályozza meg, hogy a pályahálózat-működtető olyan esetben is a gördülő tervezés útján ossza ki a kért kapacitást, amikor az érintett kapacitás fenntartása nem jelenik meg a tervezési dokumentumokban. A gördülő tervezési folyamat nem zárhatja ki a vonatkozó infrastruktúra más kérelmezők vagy szolgáltatások általi használatát.

- (2) A gördülő tervezési folyamat keretében megadott kapacitásjogok a következőket foglalhatják magukban:
- a) menetvonalak vagy kapacitásra vonatkozó előírások az üzemi menetrendnek a kérelemben szereplő első menetnapot magában foglaló időszak alatti valamennyi menetnapra vonatkozóan;
 - b) a kérelemben szereplő első napot magában foglaló üzemi menetrendi időszakon túli valamennyi menetnapra vonatkozó kapacitással kapcsolatos előírások, az I. melléklet 6. [...] **szakaszában** meghatározott maximális időtartamra.

A pályahálózat-működtetőknél a kapacitásra vonatkozó előírások formájában megadott kapacitásjogokat az I. melléklet 6. szakaszával összhangban menetvonalakká kell átalakítaniuk.

- (2a) A pályahálózat-működtető és a kérelmezők közösen dönthetnek a gördülő tervezési folyamat keretében megadott kapacitásokra vonatkozó előírások módosításáról a vasúti infrastruktúra jobb kihasználásának lehetővé tétele érdekében. E módosítások nem tekinthetők a kapacitásjogok olyan módosításának, amelyre a 40. cikk értelmében**

büntetés vonatkozik. A gördülő tervezési folyamat keretében kiosztott kapacitásjogok egyéb módosítása esetén a 40. cikkel összhangban kártérítést kell fizetni.

- (3) A 18. cikk sérelme nélkül, a pályahálózat-működtetőknek a gördülő tervezési [...] folyamat számára fenntartott kapacitást [...] az **érkezési sorrendben történő kiszolgálás** elve [...] alapján kell elosztaniuk.
- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) A pályahálózat-működtetőnek az igazgatási szervezetnek küldött értesítést követően [...] el kell utasítania a gördülő tervezésre irányuló kérelmeket, amennyiben azok [...] megfelelnek a rendes körülmények között a 31. cikkel összhangban keretmegállapodások révén elosztott kapacitás jellemzőinek. Az igazgatási szervezetnek tájékoztatnia kell az ENRRB-t az ilyen [...] **elutasításokról** és biztosítania kell e bekezdés következetes alkalmazását.

34. cikk

Az eseti eljárás keretében történő kapacitáselosztás

- (1) A pályahálózat-működtetőnek haladéktalanul, de mindenképpen az I. melléklet 7. szakaszában meghatározott határidőkön belül válaszolnia kell az üzemi menetrend érvényességi ideje alatt bármikor benyújtott, infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó eseti kérelmekre. A rendelkezésre álló szabad kapacitással kapcsolatos információkat a 9. cikkel összhangban a kapacitást esetlegesen igénybe venni kívánó valamennyi kérelmező rendelkezésére kell bocsátani.

Az eseti eljárás keretében megadott kapacitásjogokat menetvonalak formájában kell biztosítani.

- (2) Az infrastruktúra-kapacitást eseti kérelmekre válaszul az „érkezési sorrendben történő kiszolgálás” elve alapján kell kiosztani.

35. cikk

Az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások ütemezése

- (1) [...] **(0a)** Az infrastrukturális munkálatok e cikk **szerinti** [...] **ütemezésekor a pályahálózat-működtetőknek be kell tartaniuk az I. melléklet 3. szakaszában meghatározott ütemtervet és követelményeket.**

- 2[...] **(0b)** Az infrastrukturális munkálatok ütemezésekor a pályahálózat-működtetőknek a lehető legkisebbre kell korlátozniuk a kapacitásmodellben vagy a kapacitáskínálati tervben szereplő, előzetesen tervezett kapacitásra gyakorolt hatást.

3. [...] **(1)** **A pályahálózat-működtetőknek a lehető leghamarabb be kell ütemezniük a 18. [...]** cikkben említett [...] kapacitás**kínálati tervben nem szereplő** infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozásokat.

- (4) Amennyiben az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozás ütemezése szükségessé teszi a 39. cikk szerint kiosztott valamely kapacitásjog módosítását, a pályahálózat-működtetőnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy az érintett kérelmezők számára olyan alternatív kapacitást biztosítson [...], **amely lehetővé teszi a vállalkozó vasúti társaság számára az érintett szolgáltatások üzemeltetését.**

E célból a pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell az összes érintett kérelmezőt az érintett kapacitásjogok tervezett módosításáról. Alternatív kapacitásjogokat kell felajánlania az érintett kérelmezőknek, vagy egyeztetést kell kezdeményeznie az érintett kérelmezőkkel az alternatív kapacitásjogokról való megállapodás céljából.

- (5) [...]

- (6) A pályahálózat-működtetőknek az infrastrukturális munkálatokból eredő [...] kapacitáskorlátozásokat, **közvetlenül az ütemezésüket követően** bele kell foglalniuk a kapacitásmodellbe [...] **vagy** a kapacitáskínálati tervbe, [...] **függetlenül** attól, hogy azok mikor kerültek ütemezésre.

36. cikk

Konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus és a kérelmek összehangolása

- (1) Amennyiben a kapacitások egyidejű kiosztásával összefüggésben a pályahálózat-működtető ütközéseket észlel az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó különböző kérelmek között, a kérelmek összehangolása révén meg kell kísérelnie az összes követelménynek való lehető legjobb megfelelést.
- (2) Összehangolást igénylő helyzet kialakulása esetén **a pályahálózat-működtetőnek meg kell próbálnia minden kérelmet koordináció révén teljesíteni, és** jogában áll észszerű korlátok között a kért infrastruktúra-kapacitástól eltérő ajánlatot tenni. A pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban meg kell határoznia az alkalmazandó korlátokat. Az ENIM-nek iránymutatásokat kell nyújtania e korlátok meghatározásához, és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe.
- (3) A pályahálózat-működtetőnek a megfelelő kérelmezőkkel folytatott konzultáció révén igyekeznie kell rendezni minden felmerülő konfliktust. Ezt a konzultációt az alábbi információk észszerű időn belül, térítésmentesen és elektronikus formában történő rendelkezésre bocsátása alapján kell elvégezni:
- a) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező által igényelt menetvonalak;
 - b) az ugyanarra az útvonalra az összes többi kérelmező számára előzetesen kiosztott menetvonalak;
 - c) a vonatkozó útvonalakon a (2) bekezdéssel összhangban javasolt alternatív menetvonalak;
 - d) a kiosztás során alkalmazott kritériumokra vonatkozó teljes körű és részletes információk.

A [...] 3. cikk **(1a)** bekezdésének sérelme nélkül és valamennyi kérelmező beleegyezésével a pályahálózat-működtető a kérelmek koordinálásának megkönnyítése érdekében kapcsolatba léphet a konfliktus rendezésében potenciálisan részt vevő valamennyi kérelmezővel.

- (4) A belföldi vasúti szolgáltatásokra irányuló, **ütköző** kapacitáskérelmek összehangolásának eljárását szabályozó elveket a hálózati üzletszabályzatban kell meghatározni.
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) A **legalább egy**, több hálózatra kiterjedő kapacitáskérelmeket [...] érintő konfliktusok esetében az (1), (2) és (3) bekezdésben meghatározott konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust az 53. cikkkel összhangban kell végrehajtani, és abba be kell vonni a hálózati koordinátort.
- (8) Az ENIM-nek iránymutatásokat kell készítenie [...] **a legalább egy, több hálózatra kiterjedő kapacitáskérelmeket érintő konfliktusokra** vonatkozó konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmushoz, **és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe. A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezeket az iránymutatásokat.**

37. cikk

Hivatalos konfliktusrendezési mechanizmus [...]

- (1) Ha a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmus nem oldotta meg a kapacitások ütközését, [...] **a pályahálózat-működtetőknek azon kérelmeket kell előnyben részesíteniük, amelyek összhangban állnak a 18. cikkben említett kapacitáskínálati tervben meghatározott előre tervezett kapacitással. Ennek eredményeként a pályahálózat-működtető elfogadhatja vagy elutasíthatja azokat a kérelmeket, amelyek nincsenek összhangban a kapacitáskínálati tervvel.**

A kapacitáskínálati tervvel nem összhangban álló kérelmek elfogadásakor a pályahálózat-működtetőnek törekednie kell arra, hogy fenntartsa az általános egyensúlyt a kapacitáskínálati tervnek az I. melléklet 1. szakaszában felsorolt elemei között.

Amennyiben a pályahálózat-működtető elutasít olyan kérelmeket, amelyek nem állnak összhangban a kapacitáskínálati tervvel, haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett kérelmezőt a kérelem elutasítására irányuló szándékáról. Ebben az esetben a pályahálózat-működtetőnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy a kérelmezőnek alternatív kapacitást biztosítson. A kérelmezőnek jogában áll a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének (9) bekezdésével összhangban panaszt benyújtani az igazgatási szervezethez.

(1a) A pályahálózat-működtetőknek az (1) bekezdéssel összhangban nem megoldott konfliktusokat méltányos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárás keretében, és – amennyiben a tagállamok készítettek ilyen iránymutatást, és előírták annak kötelező jellegét – a 11. cikk (3) bekezdésében említett stratégiai iránymutatással összhangban kell megoldaniuk.

Amennyiben az említett iránymutatás alkalmazása nem teszi lehetővé a konfliktus megoldását, a pályahálózat-működtetőknek a konfliktusokat méltányos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárás keretében kell megoldaniuk, figyelembe véve az ENIM által az (1b) bekezdés alapján létrehozott eljárást.

(1b) Az ENIM-nek el kell készítenie és el kell fogadnia az (1a) bekezdésben említett eljárásokat, és bele kell foglalnia azokat a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe. Az eljárásoknak magukban kell foglalniuk a következő lépéseket:

0. a vasúti szolgáltatásokra vonatkozó szabványos értékek tartományainak meghatározása az értékelés kiindulási alapjaként;

a) alternatív forgatókönyvek kidolgozása a különböző típusú vasúti szállítási szolgáltatások esetében rendelkezésre álló kapacitás elosztására, beleértve – ahol lehetséges – alternatív kapacitás más útvonalakon történő biztosítását, illetve hasonló jellemzőkkel bíró alternatív időkeret biztosítását;

b) az a) pontban említett forgatókönyvek értékelése és rangsorolása objektív, átlátható és megkülönböztetéstől mentes módszertanok alapján, figyelembe véve az (1c) bekezdésben említett társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumokat, továbbá lehetővé téve a helyi vagy nemzeti körülmények elfogadott megközelítések és empirikus bizonyítékok alapján történő figyelembevételét;

c) a b) pontban említett értékelés alapján az első helyre rangsorolt forgatókönyv kiválasztása, és ennek megfelelően a kapacitáskínálati terv módosítása.

(1c) Az ENIM által az (1b) bekezdés alapján létrehozott eljárások keretében értékelni kell az infrastruktúra-kapacitás használatának alternatív lehetőségeit, többek között a következő társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumok alapján, az (1b) bekezdés 0. pontjában említett adatok rendelkezésre állásának függvényében:

a) a vasúti szállítási szolgáltatások üzemeltetőinek működési költségei és e szolgáltatások műszaki paraméterei, továbbá a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek felszámított árakra általuk gyakorolt hatás;

b) a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfeleinek időhöz köthető költségei;

c) a vasúti szállítási szolgáltatások által kiszolgált személyek és régiók számára megvalósuló összeköttetés és hozzáférhetőség, beleértve a vasúti személy- és áruszállítási szolgáltatások közötti csatlakozások minőségét és az átszállási időket;

d) a környezeti hatás, például az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és zajkibocsátás;

e) a szállított személyek és áruk mennyisége;

f) az infrastruktúra hatékony használatához szükséges műszaki paraméterek, mint például a forgalom homogenitása, a vonathossz vagy a forgalmi gyakoriság.

(2) A hivatalos konfliktusrendezési [...] mechanizmus keretében a több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok iránti kérelmek teljes egészét figyelembe kell venni. Amennyiben [...] az (1b) bekezdés b) pontjával összhangban különböző nemzeti paraméterek alkalmazandók, ezeket a paramétereket kell használni az érintett szakaszok vonatkozásában.

(3) A hasonló jellemzőkkel és társadalmi-gazdasági profillal rendelkező vasúti szolgáltatásokat érintő, egymással ütköző kapacitáskérelmek esetében a pályahálózat-működtetőnek a legtöbb kérelmező számára hozzáférést biztosító módon kell kiosztania a kapacitást. [...] A pályahálózat-működtetők e célból árverés keretében is kioszthatnak kapacitást. Az e bekezdés alapján alkalmazott kapacitáselosztási módszert az igazgatási szervezetnek előzetesen [...] jóvá kell hagynia.

A kapacitáselosztási folyamatok ütemterve

- (1) **A 31–34. cikk végrehajtása céljából** a pályahálózat-működtetőknek és a kérelmezőknek be kell tartaniuk a kapacitáselosztási folyamatoknak az I. melléklet 4., 5., 6., **illetve** 7. szakaszában meghatározott ütemtervét.
- (2) A pályahálózat-működtetők a kapacitáselosztás ütemtervét illetően az e rendeletben és a 2012/34/EU irányelv VI. melléklete 2. pontjának b) alpontjában említettektől eltérő időtartamokat és határidőket is megállapíthatnak, [...] **amennyiben:**
- az Unió fő vasúti hálózatától eltérő nyomtávolságú hálózatokon a nemzetközi menetvonalak harmadik országbeli pályahálózat-működtetőkkel együttműködésben történő kialakítása általánosságban jelentős hatással van a kapacitáselosztás ütemtervére[...]; vagy
 - **a nemzetközi menetvonalak harmadik országbeli pályahálózat-működtetőkkel együttműködésben történő kialakítása általánosságban jelentős hatással van a kapacitáselosztás ütemtervére, feltéve, hogy ez nincs hatással azon egyéb uniós pályahálózat-működtetők kapacitáselosztási folyamataira, amelyek nem vesznek részt az említett nemzetközi menetvonalakban.**
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: [...] az I. melléklet 4., 5., 6. és 7. szakaszában **meghatározott határidők és időtartamok** módosítása, **valamint a 31–34. cikkben meghatározott keret határain belül az ott megállapított mérföldkövek és időtartamok kiigazítása olyan esetekben, amikor ezek az elemek a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők tapasztalatait figyelembe véve hatástalannak bizonyultak vagy a végrehajtást illetően komoly nehézségeket okoztak, a kapacitáselosztási folyamatok racionalizálásának céljával,** továbbá a hatékony elosztási folyamat biztosítása és az érintett érdekelt feleknek az ütemezéshez és a kapacitáselosztáshoz kapcsolódó tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi jellegű szempontjainak kezelése érdekében.

4. SZAKASZ

Kiigazítás és átütemezés

39. cikk

A kapacitásjogok módosítása a kiosztást követően

- (1) A pályahálózat-működtetők kizárólag e rendelettel összhangban változtathatják meg saját kezdeményezésükre a valamely kérelmezőnek kiosztott kapacitásjogokat. A kérelmezők bármikor kérhetik a kiosztott kapacitás módosítását. [...]

A kiosztott kapacitásjogok módosítása esetén a 40. cikket kell alkalmazni. A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul frissíteniük kell a 30. cikkben említett üzemi menetrendet.

- (2) A pályahálózat-működtetőknek a 2. cikk (3) bekezdésében meghatározott [...] **elvekkel** összhangban a lehető legkisebbre kell korlátozniuk a kapacitásjogok kiosztás utáni módosításait. **A kérelmezőknek szintén a lehető legnagyobb mértékben korlátozniuk kell a kapacitásjogok kiosztás utáni módosítása iránti kérelmeiket.**
- (3) A kapacitásjogok módosítása magában foglalja azokat az eseteket is, amikor a pályahálózat-működtető nem tudja lehetővé tenni a vonat számára, hogy a kiosztott kapacitásjognak megfelelően közlekedjen, és elegendő idő áll rendelkezésére ahhoz, hogy alternatív kapacitásjogot ajánljon fel a kérelmezőnek, miután tájékoztatta a kérelmezőt a változás szükségességéről.

(3aa) A kapacitásjogok törlését a módosítás egyedi típusának kell tekinteni.

- (3a) A kapacitásjogok módosítása esetén** [...] a pályahálózat-működtetők az **ilyen** jogok kiosztására az **I. melléklet 8. szakaszában [...] megjelölt határidőknél rövidebb** határidőket is **alkalmazhatnak**[...]. A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatban tájékoztatást kell nyújtaniuk a menetvonal kidolgozásához szükséges időről. [...]

- (4) A kapacitásjog módosítása esetén **a pályahálózat-működtető által** alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak figyelembe kell venniük, hogy üzemeltetési és kereskedelmi szempontból milyen hatást gyakorol a kérelmezőre a kapacitásjog módosítása. E célból **a**

pályahálózat-működtetőknek a hatásaik alapján **kategorizálniuk kell** a módosításokat [...], **és azonosítaniuk kell a komoly hatással járó módosítások kategóriáját,**
figyelembe véve az ENIM által a (8) bekezdés alapján elfogadott eljárásokat.

- (5) Több hálózatra kiterjedő kapacitásjog módosítása esetén az érintett pályahálózat-működtetőknek minden észszerű erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy a vonat teljes vonalán biztosítsák a kapacitásjogok közötti összhangot.

A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogot megváltoztató pályahálózat-működtetőnek kell koordinálnia [...] a több hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog kiosztását a többi érintett pályahálózat-működtetővel, és tájékoztatnia kell a kérelmezőt és az összes érintett felet a koordináció eredményéről. Ez az eredmény lehet akár egy több hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog kiosztása, akár az arra vonatkozó információ, hogy nem áll rendelkezésre alternatív kapacitásjog.

- (6) [...]

- (7) Amennyiben a pályahálózat-működtető megváltoztat egy kiosztott kapacitásjogot, erről haladéktalanul tájékoztatnia kell a kérelmezőt és az érintett vállalkozó vasúti társaságot.

A pályahálózat-működtetőnek az I. melléklet 8. szakaszában meghatározott határidőkön belül alternatív kapacitásjogokat kell kínálnia a kérelmezőnek. Amennyiben ez nem lehetséges, a pályahálózat-működtetőnek a kérelmező rendelkezésére kell bocsátania azokat a releváns információkat, amelyek lehetővé teszik számára, hogy új infrastruktúra-kapacitási kérelmet nyújtson be. A tájékoztatásban adott esetben hivatkozni kell a 18. cikkben említett kapacitáskínálási tervre és a 19. cikkben említett vészhelyzeti tervezésre.

- (8) Az ENIM-nek egységes eljárásokat kell készítenie és elfogadnia a kapacitásjogok kiosztást követő módosításának kezeléséhez, és bele kell foglalnia azokat a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe.

[...] **Ezen** eljárások keretében **kritériumokat kell meghatározni** a módosítások közötti különbségtételre vonatkozóan, mégpedig a módosításoknak a kérelmezőkre és a vállalkozó vasúti társaságokra kereskedelmi és üzemeltetési szempontból gyakorolt hatásaitól [...]

függően, [...] **beleértve** azokat [...] a kritériumokat is, **amelyek a komoly hatással járó módosítások** [...] kategorizálására szolgálnak[...].

- (9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet 8. szakaszában [...] **meghatározott időtartamok** módosítására vonatkozóan a hatékony kiigazítási és átütemezési folyamatok biztosítása érdekében, figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, működési, műszaki és kereskedelmi jellegű szempontjait. **Ennek során a Bizottság figyelembe veszi a pályahálózat-működtetők és a kérelmezők tapasztalatait.**

40. cikk

/.../A kapacitásjogok módosítása esetén járó bírság

- (1) Amennyiben a pályahálózat-működtető vagy a kérelmező nem teljesíti a kiosztott kapacitásjoggal kapcsolatos kötelezettségvállalásait, és ez olyan változást eredményez, amely a 39. cikk **(4) bekezdésével** [...]összhangban jelentősnek minősül, **bírságot** kell fizetnie [...] a másik félnek.

E cikk alkalmazásában a kiosztott kapacitásjog vállalkozó vasúti társaságok általi fel nem használását egyenértékűnek kell tekinteni az érintett vonat indulási időpontját követően bekövetkező törléssel.

- (2) Az (1) bekezdésben említett **bírság** [...] vis maior esetén nem fizetendő. **Több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében az egyetlen hálózaton előforduló vis maior miatti törlés úgy tekintendő, hogy az a kapacitásjogok által lefedett teljes útvonal vonatkozásában előforduló vis maiornak minősül.**

- (2a) Amennyiben egy pályahálózat-működtető a 10. és 35. cikkel összhangban az I. melléklet 3. szakaszának hatálya alá tartozó kapacitáskorlátozást tervez és ütemez, és megfelel az abban meghatározott ütemtervnek és követelményeknek, az (1) bekezdésben említett bírság nem fizetendő.**

(2b) Amennyiben egy pályahálózat-működtető a tagállamok által a 10a. cikknek megfelelően hozott intézkedésekkel összhangban visszavonja a kapacitásjogokat, az (1) bekezdésben említett bírság nem fizetendő.

(3) A pályahálózat-működtetőknek bele kell foglalniuk a hálózati üzletszabályzatukba azokat a feltételeket, amelyek bírság megfizetését vonják maguk után, figyelembe véve az ENIM által e bekezdés második albekezdése alapján elfogadott iránymutatásokat.

(3) [...] A **kérelmezőkkel** és az ENRRB-vel folytatott konzultációt követően az ENIM **iránymutatásokat fogadhat el olyan egységes** [...] feltételek **meghatározására vonatkozóan, amelyek bírságfizetést vonnak maguk után,** [...] figyelembe véve a 39. cikk (4) és (8) bekezdése [...] **alapján** meghatározott szabályokat **és eljárásokat**. Az ENIM-nek ezeket [...] az **iránymutatásokat** bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe. Az ENRRB-nek véleményt kell közzétennie az ENIM által elfogadott **ezen iránymutatásokról**.

(4) Az igazgatási szervezet jóváhagyását követően a pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatban meg kell határozniuk a kérelmezők által fizetendő [...] **bírság** mértékét.

A pályahálózat-működtető javaslatára, és a kérelmezőkkel [...] folytatott konzultációt követően az igazgatási szervezetnek meg kell határoznia a pályahálózat-működtető által fizetendő [...] **bírság** mértékét. A pályahálózat-működtetőnek ezt az információt közzé kell tennie a hálózati üzletszabályzatban.

A [...] **bírság** mértékének olyannak kell lennie, hogy hatékonyan ösztönözze a pályahálózat-működtetőt és a kérelmezőket a kapacitás tervezett használatának tiszteletben tartására és a zavarok minimalizálására. A büntetés mértékének arányosnak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie.

[...]E mértékeknek figyelembe kell venniük különösen a 39. cikk (4) és (8) bekezdése **alapján meghatározott** [...] szabályokat **és eljárásokat**[...] [...].

A bírságok mértékét a pályahasználati díjak mértékének legfeljebb kétszereséig lehet modulálni legalább a következő kritériumok alapján:

a) a módosítás hatása a kapacitásjogokra;

b) a módosítást kezdeményező fél által a másik félnek küldött, a módosításról szóló értesítés időzítése;

c) amennyiben a módosításra a pályahálózat-működtető miatt kerül sor, a biztosított alternatív kapacitás minősége az útvonal, az időzítés, a műszaki jellemzők és egyéb releváns szempontok tekintetében, amennyiben létezik alternatív kapacitás; vagy

d) amennyiben a módosításra a kérelmező miatt kerül sor, az a tény, hogy a kapacitás újrakiosztható-e és azt egy másik kérelmező felhasználhatja-e.

E bekezdés ötödik albekezdésének alkalmazásában a tagállamok modulációs skálákat határozhatnak meg. Ezeknek a skáláknak meg kell felelniük az e bekezdés harmadik albekezdésében megállapított feltételeknek. A tagállamok az 53a. cikkel összhangban törekednek az egymás közötti koordinációra.

- (5) [...] A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokat [...] **egyetlen kapacitásjognak kell tekinteni.** A kérelmező számára történő [...] **bírságfizetés** kötelezettsége arra a pályahálózat-működtetőre vagy pályahálózat-működtetőkre vonatkozik, amely(ek) felelős(ek) a kapacitásjog módosításáért, figyelembe véve a kapacitásjog egészét, és – amennyiben egynél több pályahálózat-működtető felelős – a hálózatuk hosszának a kapacitásjogon belüli arányát. A kapacitásjog egészéért járó [...] **bírság** nem haladhatja meg a **pályahálózat**-működtető által kiosztott kapacitásjogért járó [...] **bírság** [...] **kétszeresét.**
- (6) **Az érintett igazgatási** szervezeteknek kell döntenük a kapacitásjog módosításának okával vagy [...] a késedelmes **bírságfizetéssel** kapcsolatos vitákban, és határozatukat haladéktalanul, a módosítás okának értékeléséhez szükséges valamennyi információ begyűjtését követő [...] **hat héten** belül meg kell hozniuk. Az igazgatási szervezeteknek tájékoztatniuk kell az ENRRB-t ezekről a határozatokról, és azokról konzultációt is folytathatnak az ENRRB-vel. [...] **Ha konzultációra kerül sor, az** ENRRB-nek **tanácsot kell adnia az igazgatási szervezeteknek annak biztosítása érdekében,** hogy az ilyen döntések koherensek legyenek, és általánosan elismert elveken alapuljanak.

A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok esetében a kérelmezőnek jogában áll a 28. cikk szerint egyedüli kapcsolattartó pontként eljáró, a pályahálózat-működtetőért felelős igazgatási szervezettől jogorvoslatot kérni. A felelős igazgatási szervezetnek tájékoztatnia kell az egyéb érintett igazgatási szervezeteket és az ENRRB-t.

- (7) **Az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és adott esetben az említett egyezmény E. függelékének, valamint a nemzeti és uniós jog szerinti, az e cikk alapján hozott határozatokra vonatkozó jogorvoslati jognak a sérelme nélkül a kapacitásjogok e cikkel összhangban történő módosítását kezdeményező fél által a másik félnek fizetett bírság kimeríti a másik fél ugyanazon módosítással kapcsolatos pénzügyi követeléseit.**

40a. cikk

A kapacitásjogok módosításához és a bírságokhoz kapcsolódó végrehajtási jogi aktusok

Ha az ENIM [az alkalmazás 77. cikk (2) bekezdésének bevezető részében említett kezdőnapjától számított 24 hónapon belül] nem fogadja el a 39. cikk (8) bekezdésében említett eljárásokat vagy a 40. cikk (3) bekezdésében említett feltételeket, vagy ha ezek az eljárások és feltételek nem teszik lehetővé a 39. vagy a 40. cikk egységes végrehajtását akár az említett eljárások és feltételek tartalmával kapcsolatos okokból, akár a pályahálózat-működtetők általi végrehajtás hiánya miatt, [...] a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, [...] amelyekben meghatározza a kapacitásjogok módosításának kategorizálását, [...] valamint azokat a **feltételeket**, [...] amelyek [...] **büntetésfizetést vonnak maguk után**. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Átütemezés a zavarkezeléssel és a válságkezeléssel összefüggésben

- (1) A 46. cikkben említett hálózati zavar vagy a 47. cikkben említett válsághelyzet esetén az érintett pályahálózat-működtető vagy pályahálózat-működtetők minden lehetséges erőfeszítést megtesz(nek) a zavar által érintett forgalom átütemezése érdekében. E célból a pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúra-kapacitást [...] **a (2) bekezdésben említett iránymutatásokat figyelembe véve**, a 19. cikkkel összhangban elkészített vészhelyzeti tervek alapján és az operatív érdekelt felekkel és adott esetben más érintett érdekelt felekkel szoros együttműködésben kell elosztaniuk.
- (2) Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia és elfogadnia az infrastruktúra-kapacitások hálózati zavar esetén történő átlátható és megkülönböztetésmentes kezelésére és elosztására vonatkozóan. Az ENIM-nek iránymutatásokat kell nyújtania különösen [...] **a zavarkezelés** és az érkezési sorrendben történő kiszolgálás elvének alkalmazására vonatkozóan.
- [...] **Amennyiben zavarkezelés** alkalmazandó, az ENIM-nek iránymutatásokat kell nyújtania az alkalmazandó eljárásokról, adott esetben beleértve a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési **mechanizmus** [...] és a 37. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési **mechanizmus** [...] alkalmazását. Az ENIM-nek ezeket az iránymutatásokat fel kell vennie [...] **a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának a 44.** [...] cikkben említett európai keretébe.
- (3) Átütemezés esetén a pályahálózat-működtetőknek **minden tőlük telhetőt meg kell tenniük annak érdekében, hogy** a zavarok kezelése céljából ne módosítsák egyoldalúan és ne töröljék a meglévő kapacitásjogokat. [...]

- (4) A pályahálózat-működtetők és a kérelmezők olyan intézkedéseket határozhatnak meg, amelyek hálózati zavar esetére rendelkeznek egyes kapacitásjogok helyettesítéséről. Az ilyen intézkedéseket meg kell említeni a 19. cikkben említett vészhelyzeti tervben.
- (5) Egynél több hálózat forgalmát érintő hálózati zavar esetén az érintett pályahálózat-működtetőknek az 53. cikkel összhangban, valamint a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretét figyelembe véve össze kell hangolniuk az alternatív kapacitás elosztását.
- (6) Ha az ENIM [az alkalmazásnak a 77. cikk (2) bekezdésének bevezető részében említett kezdőnapjától számított 24 hónapon belül] nem fogadja el az infrastruktúra-kapacitások hálózati zavar esetén történő kezelésére és elosztására vonatkozó iránymutatásokat, vagy ha azok nem teszik lehetővé e cikk egységes végrehajtását akár az említett iránymutatások tartalmával kapcsolatos okokból, akár a pályahálózat-működtetők általi végrehajtás hiánya miatt, [...] a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogadhat el, [...] amelyben meghatározza az átütemezésre vonatkozó kritériumokat és eljárásokat, beleértve a kiosztott kapacitásjogok pályahálózat-működtetők általi, a hálózati zavarok kezelését célzó egyoldalú módosítását is. A végrehajtási jogi aktust a 72. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(4) [...]

(5) [...]

III. FEJEZET

FORGALOMIRÁNYÍTÁS, ZAVAR- ÉS VÁLSÁGKEZELÉS

42. cikk

Forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés

- (1) A pályahálózat-működtetőknek e rendelettel és az (EU) 2016/797 irányelvvel, valamint az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban megállapított előírásokkal összhangban kell végezniük a forgalomirányítást.

E célból a pályahálózat-működtetőknek el kell végezniük a következőket:

- a) forgalomirányítás rendes üzemeltetési körülmények között, beleértve az üzemi menetrendtől való korlátozott eltérést eredményező események kezelését;
- b) zavarkezelés a hálózati műveletekben bekövetkező, a 46. cikkel összhangban összehangolt fellépést igénylő jelentős zavarok kezelése érdekében;
- c) forgalomirányítás a 47. cikkben meghatározottak szerinti válsághelyzetekben.

- (2) [...]

- (3) A forgalomirányítás során a pályahálózat-működtetőknek be kell tartaniuk a 2. cikkben meghatározott elveket.

A pályahálózat-működtetőknek a lehető legkisebbre kell csökkenteniük a zavarokat és azoknak a vasúti forgalomra gyakorolt hatását, és:

- a) gondoskodniuk kell a zavarokra történő gyors és összehangolt reagálásról, különösen hálózati zavarok és válsághelyzetek esetén;
- b) stabilizálniuk és optimalizálniuk kell a vasúti forgalmat a hálózati zavarok és a válságok teljes időtartama alatt;

- c) releváns, pontos és naprakész információkat kell nyújtaniuk az operatív érdekelt felek és más érdekelt felek, különösen a vasúti ágazaton kívüli válsághelyzetek kezeléséért felelős hatóságok számára. Ezeket az információkat a megfelelő módon kell megadni, beleértve a 62. cikkben említetteket is.

43. cikk

A forgalomirányításra és a zavarok kezelésére vonatkozó szabályok és eljárások

- (1) A pályahálózat-működtetőknek szabályokat és eljárásokat kell bevezetniük a vonatmozgások üzemi menetrendtől való eltéréseinek kezelésére. Ezeket a szabályokat és eljárásokat közzé kell tenni a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban, és azoknak ki kell terjedniük az e rendelet 42. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott helyzetekben alkalmazott forgalomirányításra.
- (2) Az (1) bekezdésben említett szabályok és eljárások célja a menetrendtől való eltérések által a vasúti forgalom **valamennyi típusára** gyakorolt általános hatásának minimalizálása, figyelembe véve a forgalom valamennyi típusának szükségleteit. A [...] **szabályok és eljárások** magukban foglalhatnak a forgalom különböző típusai közötti irányításra vonatkozó elsőbbségi szabályokat, valamint konkrét eljárásokat, kritériumokat és célokat, amelyeket optimalizáláson alapuló megközelítés keretében kell alkalmazni, amely – kifejezett prioritási szabályok helyett – valamely konkrét funkció optimalizálásán alapul, például a késés perceinek vagy a rendes működéshez való visszatéréshez szükséges időnek a minimalizálásán.
- (3) A vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti zavara esetén a pályahálózat-működtető köteles minden szükséges intézkedést megtenni a rendes állapot visszaállítása érdekében. E célból végre kell hajtania [...] a 19. cikkel összhangban **kidolgozott** vészhelyzeti tervet. Olyan zavar esetén, amely hatással lehet a határokon átnyúló forgalomra, az érintett pályahálózat-működtetőknek együtt kell működniük egymással annak érdekében, hogy a forgalomirányítás, a zavar- és a válságkezelés összehangolására vonatkozó, a 44. cikkben említett európai kerettel összhangban helyreállítsák a határokon átnyúló forgalmat.
- (4) Az (1) bekezdésben említett szabályok és eljárások meghatározásakor a pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük a forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés összehangolására vonatkozó, a 44. cikkben említett európai keretet.[...]

- (5) Vis maior esetén és – amennyiben feltétlenül szükséges – az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tevő váratlan esemény következtében a kiosztott kapacitásjogok a rendszer megjavításához szükséges időre figyelmeztetés nélkül visszavonhatók.

Ha a pályahálózat-működtető szükségesnek ítéli, megkövetelheti a vállalkozó vasúti társaságoktól, hogy bocsássák rendelkezésére a szokásos állapot legrövidebb időn belüli helyreállításához általa legmegfelelőbbnek ítélt eszközöket.

- (6) [...]

44. cikk

A határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának európai kerete

- (1) Az ENIM-nek a 42. [...] cikkben **említett elvekkel** összhangban **[24 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig** ki kell dolgoznia „a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és [...] válságkezelés összehangolásának európai keretét”, **amely** **iránymutatásokat tartalmaz a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más operatív érdekelt felek közötti koordinációhoz. A pályahálózat-működtetőknek törekedniük kell a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolására vonatkozó ezen iránymutatások követésére. Amennyiben eltérnek ezen iránymutatástól, a hálózati üzletszabályzatban ki kell fejteniük ennek okait.**

- (1a)** Az ENIM-nek a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának európai keretét az operatív érdekelt felekkel és az érdekelt felekkel együttműködésben, az 54. cikkben említett konzultációs folyamat keretében, az (EU) [...] **2021/2085** [...] rendelet **3. cikke (1) bekezdésének d) pontja** [...] alapján létrehozott Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájának figyelembevételével kell kidolgoznia.

- (2) [...] **(1b) Az ENIM-nek** [...] a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának európai keretéhez készített [...] **tervezetet legkésőbb 18 hónappal e rendelet hatálybalépését követően be kell nyújtania az ENRRB-nek. Az ENRRB-nek az ENIM által készített tervezet kézhezvételétől számított négy hónapon belül ajánlást kell készítenie az ENIM számára a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának európai keretéről. Az ENIM-nek a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolása európai keretének elfogadásakor a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie ezt az ajánlást.**
- (3) A határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolása európai keretének tartalmaznia kell **legalább** az V. mellékletben felsorolt elemeket, **és azt szükség esetén frissíteni kell a pályahálózat-működtetők, a vállalkozó vasúti társaságok és más kérelmezők tapasztalatainak figyelembevétele érdekében, valamint az ENIM tevékenységei alapján. A határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolása európai keretének frissítésekor az ENIM-nek tervezetet kell benyújtania az ENRRB-nek, hogy az ajánlást készíthessen hozzá.**

45. cikk

A **határokon átnyúló** forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolása

A pályahálózat-működtetőknek az 53. cikkel összhangban össze kell hangolniuk a forgalomirányítást [...]. **Ennek során a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük** [...] a **határokon átnyúló** forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának [...] a 44. cikkben említett európai keretét.

A koordináció által biztosítani kell különösen a következőket:

- a) a nemzetközi vasúti szolgáltatások minimális zavarokkal történő üzemelése mind a rendes üzemeltetés alatt, mind fennakadásos helyzetekben;
- b) a határokon átnyúló szakaszokkal kapcsolatos sajátos kihívások megfelelő figyelembevétele, amelyek többek között az infrastruktúra, a műszaki berendezések és a

műveletek korlátozott interoperabilitásából, a személyzetre vonatkozó nyelvi és képzési követelményekből, valamint az adminisztratív vagy határátlépési alakiságokból erednek;

- c) a naprakész és releváns információk hatékony cseréje a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők [...] és más operatív érdekelt felek között, valamint adott esetben a releváns uniós szintű válságkezelési irányítási struktúrák között, a 62. cikkel is összhangban.

46. cikk

Hálózati zavarok

- (1) Amennyiben egy esemény olyan korlátozásokat eredményez vagy valószínűsíthetően eredményezhet a hálózat üzemeltetésében, amelyek az operatív érdekelt felek összehangolt fellépését teszik szükségessé a forgalomkorlátozások alatti lehető legjobb irányítása érdekében, az érintett pályahálózat-működtetőknek az összes rendelkezésre álló információ és korábbi tapasztalat alapján értékelniük kell az esemény várható időtartamát és hatását, **a lehető legnagyobb mértékben figyelembe véve az (5a) bekezdésben említett közös módszert.**

Amennyiben a becsült időtartam és hatás megfelel a hálózati zavarok bejelentésére vonatkozóan a VI. mellékletben meghatározott kritériumoknak, az érintett pályahálózat-működtetőknek hálózati zavart kell bejelenteniük, és végre kell hajtaniuk a 43. cikkben meghatározott intézkedéseket.

- (2) Amennyiben a [...] **hálózati zavar** egynél több hálózatot érint vagy valószínűsíthetően érinthet, a **hálózati zavar** bekövetkeztének helye szerinti pályahálózat-**működtetőnek** több hálózatra kiterjedő zavart kell bejelentenie, és a **45. és 53.** cikkel összhangban koordinálnia kell az intézkedéseket, **a lehető legnagyobb mértékben figyelembe véve a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretét.**

- (3) [...]

- (2a) Amennyiben a hálózati zavar hatással van egy, valamely európai közlekedési folyosó részét képező vonalra, és a szolgáltatások 15 napnál hosszabb ideig tartó részleges vagy teljes megszakadását eredményezi, a pályahálózat-működtetőnek a zavar (1) vagy (2) bekezdés szerinti bejelentését követően a lehető leghamarabb**

eseményjelentést kell benyújtania a hálózati koordinátornak, és a zavar teljes időtartama alatt 30 naponta naprakész tájékoztatást kell adnia.

A hálózati koordinátornak ezt a jelentést be kell nyújtania az ENIM-nek és az érintett európai koordinátoroknak, valamint kérésre az érintett kérelmezőknek.

- (4) A pályahálózat-működtetőnek a lehető legrövidebb időn belül értesítenie kell az érdekelt feleket, ha az infrastruktúra-kapacitás nem vehető igénybe [...].

Az igazgatási szervezet előírhatja a pályahálózat-működtető számára, hogy bocsássa rendelkezésére ezeket az információkat, amennyiben ezt szükségesnek tartja.

- (5) A hálózati koordinátornak információkat kell gyűjtenie a hálózati zavarokról, elemeznie kell a válaszlépéseket, le kell vonnia a következtetéseket az ilyen események kezelésének hatékonyságára vonatkozóan, [...] **az ENIM által elfogadott iránymutatásokat figyelembe véve** [...] az 54. cikk **(1)** bekezdésével összhangban konzultálnia kell az operatív érdekelt felekkel, és jelentést kell tennie az ENIM-nek[...].

- (6) [...]

Az ENIM-nek a 44. cikkben említett, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolása európai keretének frissítésekor figyelembe kell vennie a hálózati koordinátor által a hálózati zavar tekintetében levont következtetéseket.

- (5a) Az ENIM-nek közös módszert kell meghatározni a hálózati zavarok várható időtartamának és a forgalomra gyakorolt hatásának becslésére, meg kell határozni az eseményjelentés minimumtartalmát, és mintát kell készítenie az eseményjelentéshez. Az ENIM-nek e módszert, minimumtartalmat és mintát fel kell vennie a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretébe. A pályahálózat-működtetőknek a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venniük ezt a közös módszert, minimumtartalmat és mintát.**

Válsághelyzetek

- (1) **Az 1. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül**, a közbiztonsággal, az egészségügyi járványokkal, a természeti katasztrófákkal, a [...] **környezettel**, a védelemmel vagy [...] a biztonsággal kapcsolatos olyan válságok **vagy olyan válságok bekövetkezésének közvetlen kockázata** esetén, amelyek kritikus hatást gyakorolnak vagy várhatóan gyakorolhatnak a vasúti szállítási szolgáltatások kínálatára vagy keresletére, a tagállamok számára lehetővé kell tenni vészhelyzeti intézkedések alkalmazását, amelyek e rendelet szabályaitól eltérve magukban foglalják a következőket:
- a) a kapacitásjogok [...] **bírság** nélküli törlése **a 40. cikkel összhangban**;
 - b) alternatív kapacitásgazdálkodási elvek, szabályok és eljárások[...];
 - c) alternatív forgalomirányítási eljárások;
 - d) alternatív útvonalak használata;
 - e) a kapacitáskínálati tervek módosítása.

Az érintett tagállam biztosítja, hogy a vészhelyzeti intézkedések a lehető legnagyobb mértékben kövessék az e rendeletben a kapacitásgazdálkodásra és a forgalomirányításra vonatkozóan meghatározott elveket, és hogy felhasználják a 19. cikkel összhangban elkészített, meglévő **vészhelyzeti** terveket. [...] **Az érintett tagállam** az ilyen vészhelyzeti intézkedéseket **az 53a. cikkel összhangban** koordinálja más tagállamokkal.

A vészhelyzeti intézkedések tartalmát és időtartamát a szóban forgó válsághelyzet kezeléséhez feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozni.

- (2) Az érintett tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot és az ENIM-et a vészhelyzeti intézkedések alkalmazására vonatkozó döntéséről, **valamint az ilyen intézkedések visszavonásáról**, továbbá megindokolja és leírja ezeket az intézkedéseket, és ismerteti azok alkalmazásának várható időtartamát. [...] **Amennyiben [a belső piaci szükséghelyzetre és a belső piac rezilienciájára vonatkozó intézkedések keretének létrehozásáról szóló rendelet] alkalmazandó, az érintett** [...] tagállam **az általa az**

említett [...] rendelet **[5.]** [...] cikke **alapján kijelölt** [...] központi kapcsolattartó [...] **hivatal** is értesíti [...] **az e cikk alapján elfogadott intézkedésekről.**

- (3) [...] A 60. cikkel [...] **összhangban kijelölt kapcsolattartó pontoknak** [...] tájékoztatniuk kell a Bizottságot, az ENIM-et, más pályahálózat-működtetőket és más érdekelt feleket a vészhelyzeti intézkedésekről, és segíteniük kell az ilyen intézkedések összehangolását.
- (4) Amennyiben a vészhelyzeti intézkedések jelentős hatást gyakorolnak a határokon átnyúló forgalomra, a pályahálózat-működtetőknek az 53. [...] cikkel összhangban egyeztetniük kell egymással, **figyelembe véve az ENIM által az 54. cikk (1) bekezdésével összhangban elfogadott iránymutatásokat.** Az 53. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti célzott koordinációs struktúrákon keresztül végzett koordinációba be kell vonni a Bizottságot és az érintett tagállamokat.
- (5) **Amennyiben a vészhelyzeti intézkedések jelentős hatást gyakorolnak a határokon átnyúló forgalomra, valamint ha a** [...] Bizottság ezt kéri, az igazgatási szervezeteknek és az ENRRB-nek a Bizottság által meghatározott határidőn belül véleményt kell nyilvánítaniuk a Bizottságnak a vészhelyzeti intézkedésekről. [...]
- (6) A tagállamok szükség esetén vagy a Bizottság kérésére naprakész információkat szolgáltatnak. A tagállamok a Bizottság által meghatározott határidőn belül rendelkezésre bocsátják a Bizottság által a vészhelyzeti intézkedésekről kért valamennyi információt.
- (7) A válsághelyzetek kezeléséért felelős hatóságok – köztük a katonaság, a polgári védelmi hatóságok és mások – az e cikk hatálya alá tartozó válsághelyzeteket szimuláló gyakorlatokat szervezhetnek. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtetőnek szükség szerint kapacitást kell kiosztania, beleértve szükség esetén a kiosztott kapacitásjogok törlését is. **A kapacitásjogok módosítására alkalmazandó bírságok** az érintett hatóságokra [...] **is vonatkoznak. Az ilyen bírságokra** a 40. cikkben [...] **meghatározott szabályok értelemszerűen alkalmazandók.**

A forgalomirányítással kapcsolatos információcsere

- (1) A valamely vasúti szállítási szolgáltatás üzemeltetésében közvetlenül részt vevő valamennyi operatív érdekelt félnek joga van hozzáférni az adott vasúti szállítási szolgáltatásra vonatkozó, a VIII. mellékletben meghatározott információkhoz.

Az érintett felek ezeket az információkat csak e rendelet, valamint az (EU) 2016/797 irányelv és az említett irányelv alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok céljaira használhatják fel, kivéve, ha szerződéses megállapodások másként rendelkeznek.

- (2) Az információkat a 62. cikkel összhangban kell hozzáférhetővé tenni.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 71. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a VIII. melléklet módosítására vonatkozóan annak biztosítása érdekében, hogy az tükrözze az (EU) 2016/797 irányelvvel összhangban elfogadott vonatkozó végrehajtási jogi aktusokban meghatározott átjárhatósági műszaki előírások változásait, és figyelembe véve az érintett érdekelt felek tervezési, üzemeltetési, műszaki és kereskedelmi jellegű szempontjait.

IV. FEJEZET TELJESÍTMÉNY-FELÜLVIZSGÁLAT

A teljesítmény-felülvizsgálat általános elvei

- (1) A 2012/34/EU irányelv 7f. cikkének d) pontjával összhangban az ENIM-nek nyomon kell követnie a vasúti infrastruktúra-szolgáltatásoknak **a pályahálózat-működtetők által megadott** teljesítményét és arról teljesítménymérő referenciaértékelést kell készítenie, figyelembe véve az e rendelet 2. cikkében meghatározott általános [...] **elveket**. [...] **Az ENIM-nek e célból együtt kell működnie [...] az európai koordinátorokkal és az ENRRB-vel.**
- (2) [...] **A pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében említett üzleti tervben – [...] az 50. cikk (2) bekezdésének c) pontjával összhangban – meg kell határozniuk saját teljesítménycéljaikat, figyelembe véve az említett irányelv**

30. cikkének **(2) bekezdésében** említett szerződéses megállapodásokban meghatározott bármely [...] **célokat. [...] E célok közé kell tartozniuk [az új TEN-T-rendelet 19. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontjában] meghatározott célértékeknek.**

A pályahálózat-működtetőknek eljárásokat kell bevezetniük és végrehajtaniuk a célok elérése felé tett előrehaladás nyomon követésére és az arról történő jelentéstételre, a teljesítménybeli hiányosságok okainak az operatív érdekelt felekkel való azonosítására, valamint a teljesítmény javítását célzó korrekciós intézkedések megtervezésére és végrehajtására. Ezeknek az eljárásoknak figyelembe kell venniük az e rendelet 50. cikkében említett európai teljesítmény-felülvizsgálati keretet. [...]

(3) [...]

(3) Amennyiben ez a saját teljesítménycéljaikhoz kapcsolódik, a pályahálózat-működtetőknek a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményét is nyomon kell követniük.

50. cikk

A teljesítmény-felülvizsgálat európai kerete

(1) [...] **Az ENIM-nek az operatív érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően [24 hónappal [...] e rendelet hatálybalépését követően[...]]-ig ki kell dolgoznia és el kell fogadnia „a teljesítmény-felülvizsgálat [...] európai keretét”, és abban közös elveket és eljárásokat kell meghatároznia.** Ebben a keretben figyelembe kell venni különösen a 2. cikk (3) bekezdésében [...] **és a 42. cikk (3) bekezdésében meghatározott elveket, [az új TEN-T-rendelet 19. [...] cikkében] meghatározott prioritásokat, valamint a 2012/34/EU irányelv 15. cikkének (6) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokat. A pályahálózat-működtetőknek törekedniük kell e közös elvek és eljárások betartására. A hálózati üzletszabályzatban meg kell indokolniuk a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretében megállapított közös elvektől és eljárásoktól való esetleges eltérés okát.**

- (1a) Az ENIM-nek legkésőbb 18 hónappal e rendelet hatálybalépését követően be kell nyújtania az ENRRB-nek a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének tervezetét. Az ENRRB-nek az ENIM által készített tervezet kézhezvételétől számított négy hónapon belül ajánlást kell készítenie az ENIM számára a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretéről. Az ENIM-nek a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének elfogadásakor a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie ezt az ajánlást.**
- (2) Az európai keretnek **legalább** a VII. mellékletben meghatározott teljesítményterületekre kell kiterjednie. Az európai keretnek magában kell foglalnia különösen az alábbiakat:
- a) a VII. mellékletben meghatározott teljesítményterületeken kezelendő, a teljesítménnyel kapcsolatos kiemelt problémák listája;
 - b) teljesítménymutatók, amelyek lehetővé teszik a teljesítménnyel kapcsolatos problémák terén elért eredmények nyomon követését, beleértve a mutatók kiszámításához szükséges módszertant és adatszolgáltatási követelményeket;
 - c) a teljesítmény**célok** [...] pályahálózat-működtetők szintjén történő meghatározására vonatkozó kritériumok és eljárások;
 - d) az a)–c) pontban említett elemek, valamint a korrekciós intézkedések végrehajtásának és a teljesítmény**célok** [...] elérésének nyomon követésére és felülvizsgálatára szolgáló eljárások.
- (3) A (2) bekezdés d) pontja alapján az ENIM-nek rendszeresen felül kell vizsgálnia a teljesítmény-felülvizsgálat európai keretét és annak **a pályahálózat-működtetők általi végrehajtását [...], és [...] adott esetben aktualizálnia kell [...]** a keretet. **A teljesítmény-felülvizsgálat európai keretének aktualizálásakor az ENIM-nek tervezetet kell benyújtania az ENRRB-nek, hogy az ajánlást készíthessen hozzá.**
- (4) [...]

- (5) A Bizottság a 72. cikk [...] **(3)** bekezdésében említett [...] **vizsgálóbizottsági** eljárással összhangban végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben részletes szabályokat állapít meg a (2) bekezdés b)–d) pontjában szereplő elemekre vonatkozóan. **A végrehajtási jogi aktusok tervezeteinek elkészítésekor** a Bizottság figyelembe veszi az ENIM által a (3) [...] bekezdéssel összhangban végzett munkát, **valamint az európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentésnek az 51. cikk (2) bekezdésében említett önálló részét.**

51. cikk

Európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentés

- (1) A 2012/34/EU irányelv²³ 15. cikke [...] **és az az alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok** sérelme nélkül, az ENIM-nek [e rendelet hatálybalépése után **30** [...] hónappal]-ig európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentést kell készítenie és közzétennie az e rendelet 50. cikkében említett európai teljesítmény-felülvizsgálati keret alapján. **Az ENIM-nek** évente [...] **aktualizálnia kell e jelentést, és az aktualizált változatot** évente közzé kell tennie.
- (2) Az[...] **ENRRB-nek** el kell készítenie a jelentés egyik önálló részét, amely a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményének értékelését, a prioritásként kezelendő teljesítményproblémákra vonatkozó ajánlásokat, valamint a teljesítmény javítását célzó intézkedésekre vonatkozó ajánlásokat tartalmazza. **Az ENIM-nek ezt a szakaszt bele kell foglalnia az (1) bekezdésben említett jelentésbe.**
- (3) Az **európai** teljesítmény-felülvizsgálati jelentésnek ki kell terjednie legalább az európai közlekedési folyosók [...] részét képező vonalakra, és tartalmaznia kell **az új TEN-T-rendelet** **54.** cikke [...] (3) bekezdésének [...] g) pontjában **említett** [...] információkat. A benyújtott információknak kellően részletesnek kell lenniük a földrajzi hatály tekintetében, és kellően hosszú időszakot kell lefedniük ahhoz, hogy lehetővé tegyék az érdemi értelmezéseket.

²³ [...]

- (4) Az **európai** teljesítmény-felülvizsgálati jelentésnek külön szakaszt kell tartalmaznia a pályahálózat-működtetők közötti, az 53. cikk szerinti koordináció teljesítményéről és az e rendelet 54. cikkében említett konzultációs mechanizmusról.

52. cikk [...]

[...]

[...]

V. FEJEZET

EURÓPAI KOORDINÁCIÓS HÁLÓZAT

53. cikk

A pályahálózat-működtetők közötti koordináció

- (1) Az e cikkre történő hivatkozáskor a pályahálózat-működtetőknek koordinációt kell végezniük egymás között és más érdekelt felekkel **legalább** az e rendeletben rájuk ruházott felelősségi körök és feladatok tekintetében.
- (2) [...]
- (2)** A pályahálózat-működtetőknek különösen:
- a) adott esetben szervezeti struktúrákat, eljárásokat és eszközöket kell létrehozniuk, beleértve a 62. cikkben említett digitális eszközöket is;
 - b) koordinációt kell folytatniuk a legmegfelelőbb földrajzi szinten – **többek között az európai közlekedési folyosók szintjén** – bevonva azokat a szervezeteket, amelyek a legalkalmasabbak a tényleges és hatékony eredmények elérésére, a szubszidiaritás elvével összhangban;
 - c) együtt kell működniük más pályahálózat-működtetőkkel a 60. cikkben említett kijelölt kapcsolattartó pontokon keresztül;
 - d) adott esetben be kell vonniuk az ENIM-et vagy a hálózati koordinátort az uniós jelentőségű ügyekbe; [...]
 - e) amennyiben a koordinációs tevékenységek több szereplőt érintenek, ki kell jelölniük egy vezető szervezet, amely jelentést tesz az ENIM-nek, és felel a [...] konzultációs tevékenységek megszervezéséért;

- f) az ENIM-hez kell utalniuk azokat az ügyeket, amelyekben első fokon nem érhető el a megállapodás szerinti eredmény;
- g) a IV. fejezettel összhangban felül kell vizsgálniuk a koordinációs tevékenységek végrehajtását.

A pályahálózat-működtetők közötti koordináció egynél több szinten is megvalósítható, különösen olyan ügyekben, ahol mind uniós szinten, mind egy konkrétabb földrajzi területen belül koordinációra van szükség.

Amennyiben az ENIM vagy a hálózati koordinátor részt vesz a pályahálózat-működtetők közötti koordinációban, biztosítani kell a határokon átnyúló szempontok megfelelő figyelembevételét.

- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]

53a. cikk

A tagállamok közötti koordináció

- (1) Az e cikkre történő hivatkozáskor vagy a határokon átnyúló forgalomnak a kapacitással kapcsolatos kérdések kezelése révén történő előmozdítása céljából a tagállamok koordinációt folytatnak egymással. Ennek keretében szükség esetén meghatározzák az e koordinációra vonatkozó eljárásokat és időkereteket.**

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a tagállamok biztosítják különösen, hogy:

- a) a koordináció a legmegfelelőbb földrajzi szinten és – amennyire lehetséges – a meglévő fórumok keretében történjen, mégpedig a hathatós és hatékony eredmények elérése érdekében, a szubszidiaritás elvével összhangban, különösen az európai közlekedési folyosók szintjén;**
- b) adott esetben részt vegyenek a koordinációban az európai koordinátorok, különösen az [új TEN-T-rendelet] 19. cikkében meghatározott operatív prioritások terén történő előrelépések során;**
- c) az Európai Bizottság meghívást kapjon olyan ügyekben, ahol uniós szintű koordinációra van szükség, vagy ahol jelenléte más szempontból releváns.**

54. cikk

Konzultációs mechanizmus európai és határokon átnyúló ügyekben

- (0) A pályahálózat-működtetőknek [...] [...] megfelelő és rendszeres konzultációt kell biztosítaniuk az érdekelt felek között az európai és határokon átnyúló ügyekről. E célból figyelembe kell venniük az ENIM által kidolgozott, az (1) bekezdésben említett iránymutatásokat.**
- (1) Az ENIM-nek iránymutatásokat kell kidolgoznia, elfogadnia és végrehajtania az érdekelt felekkel európai és határokon átnyúló ügyekben folytatott megfelelő és rendszeres konzultáció biztosítása céljából,** és azokat bele kell foglalnia a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretébe, határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretébe, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat 50. cikkben említett európai keretébe. [...] **Ezen iránymutatásokat** a hálózati koordinátor támogatásával és a pályahálózat-működtetők által a 60. cikk [...] **alapján kijelölt** [...] kapcsolattartó pontok bevonásával kell kidolgozni és végrehajtani.
- (2) Amennyiben az ENIM olyan véleményt vagy ajánlást fogad el, amely valószínűsíthetően [...] **jelentős** hatást gyakorol a [...] kérelmezőkre, valamint egyéb operatív érdekelt felekre és érdekelt felekre, az érintett felekkel történő konzultáció céljából tervezetet tesz közzé. Az érintett felek számára [...] **legalább két hetet** kell biztosítani arra, hogy visszajelzést

adjanak [...] **a vélemény vagy ajánlás** tervezetéről. [...] **Szükség esetén** be kell vonni a tagállami hatóságokat is.

- (3) Az **(1)** [...] bekezdésben [...] említett **iránymutatások elkészítésekor és a (2) bekezdésben említett** végleges vélemény vagy ajánlás elfogadásakor az ENIM-nek figyelembe kell vennie az érintett felek által adott visszajelzéseket. Amennyiben az ENIM nem veszi figyelembe a kapott visszajelzések lényeges elemeit, ezt meg kell indokolnia.

55. cikk

A pályahálózat-működtetők európai hálózatának megszervezése

- (1) E rendelet céljából a pályahálózat-működtetőknek a 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében említett európai hálózatát **(ENIM)** e [...] **cikkkel** összhangban kell megszervezni.
- (2) Minden [...] olyan pályahálózat-működtetőnek, amely [...] a TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat részét képező vonalakért felelős, az ENIM tagjának kell lennie. E pályahálózat-működtetőknek képviselőt és póttagot kell kijelölniük.
- (3) [...] Azon **pályahálózat**-működtetők, amelyek [...] nem [...] **felelősek** a [...] (2) bekezdésben **említett vonalakért, és így nem tagjai az ENIM-nek, szavazati jog nélkül** részt vehetnek [...] az ENIM [...] tanácskozásain. **Nyilatkozatokat nyújthatnak be az ENIM általi megfontolásra.**
- (3a) Az azon államok TEN-T-törzshálózatának és kiterjesztett törzshálózatának részét képező vonalakért felelős pályahálózat-működtetőknek, amelyek az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) tagjai és az Unió által az (EU) 2017/1937 tanácsi határozattal összhangban aláírt, a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződés délkelet-európai részes felei, jogukban áll, hogy az ENIM szavazati joggal nem rendelkező tagjaivá váljanak, feltéve, hogy az említett államok vagy felek az Unióval kötött nemzetközi megállapodás alapján és az e megállapodásban foglalt feltételekkel összhangban alkalmazzák ezt a rendeletet.**

Az ENIM-nek munkamegállapodásokat kell kötnie, amelyekben meghatározza az érintett pályahálózat-működtetők részvételének részleteit.

- (3b) A (3a) bekezdés sérelme nélkül az ENIM eseti alapon meghívhatja harmadik országbeli pályahálózat-működtetőket, hogy ülésein szavazati joggal nem rendelkező megfigyelőként részt vegyenek.**
- (3c) Az ENIM tagjainak biztosítaniuk kell az ENIM számára a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokat.**
- (4) [...] A Bizottsággal való **konzultációt követően** az ENIM-nek el kell fogadnia és közzé kell tennie eljárási szabályzatát. Tevékenységeit [...] **ezen** eljárási szabályzatnak megfelelően kell megszerveznie.
- (5) Az ENIM-nek [...] **tagjai kétharmados** többségével kell határoznia, hacsak az eljárási szabályzat másként nem rendelkezik. Egy adott tagállam valamennyi tagja együttesen egy szavazattal rendelkezik. Valamely tag **képviselőjének** távollétében a póttag jogosult a szavazati jog gyakorlására.
- (6) Az ENIM-nek rendszeres időközönként üléseznie kell. **Az (5) bekezdésben említett szavazási eljárásnak megfelelően** [...] tagjai közül elnököt kell választania.
- (7) A Bizottság az ENIM szavazati joggal nem rendelkező tagja. A Bizottság támogatja az ENIM tevékenységét, és elősegíti az **ENIM tagjai közötti** koordinációt.
- (8) Az ENIM-nek meg kell határoznia munkaprogramját. A munkaprogramnak legalább kettő [...] **és legfeljebb ötéves** időszakot kell lefednie. Az ENIM-nek az 54. cikkben említett [...] **iránymutatásokat követve** [...] konzultálnia kell egyrészt a kérelmezőkkel és más operatív érdekelt felekkel a munkaprogram tervezetéről, [...], **másrészt** a Bizottsággal, az Európai Unió Vasúti Ügynökségével [...] és az Európai Vasút Közös Vállalkozással és adott esetben más érdekelt felekkel.

56. cikk

Az ENIM feladatai

(1) A 2012/34/EU irányelv 7f. cikkében meghatározott feladatokon túlmenően az ENIM felel az e rendeletben rábízott valamennyi feladatért. **Ezek a feladatok nem ruházhatók át.** Így különösen:

- a) el kell fogadnia a kapacitásgazdálkodásnak a 6. cikkben említett európai keretét;
- b) el kell fogadnia a **határokon átnyúló** forgalomirányítás, **zavarkezelés** és válságkezelés összehangolásának a 44. cikkben említett európai keretét;
- c) el kell fogadnia a teljesítmény-felülvizsgálatnak az 50. cikkben említett európai keretét;

ca) el kell fogadnia a 61. cikkben említett, a hálózati üzletszabályzat egységes szerkezetét és a konzultáció egységes ütemtervét;

d) e rendelet rendelkezéseivel összhangban és saját kezdeményezésére véleményeket és ajánlásokat kell elfogadnia a pályahálózat-működtetők számára;

e)[...][...]

[...] f)[...] **a hálózati koordinátor közreműködésével meg kell szerveznie** a pályahálózat-működtetők közötti, az 53. cikk szerinti koordinációt.

(2) [...]

Az ENIM nem rendelkezhet szakpolitikai döntéshozatali vagy igazgatási hatáskörrel.

(1a) Az ENIM-nek munkacsoportokat kell létrehoznia a pályahálózat-működtetők és más operatív érdekelt felek, többek között vállalkozó vasúti társaságok, kiszolgáló létesítmények üzemeltetői és intermodális szállítással foglalkozó vállalkozások közötti koordináció, valamint az ezen operatív érdekelt felekkel való konzultáció biztosítása érdekében. A munkacsoportok tagjai véleményt nyilváníthatnak az ENIM bármely olyan javaslatáról, amely hatással van az operatív érdekelt felekre. A munkacsoportok kibocsáthatnak az ENIM-nek címzett, saját kezdeményezésű véleményeket is.

Átláthatóság

- (1) Az ENIM-nek gondoskodnia kell arról, hogy tagsága, **működése** [...] és a munkájával kapcsolatos valamennyi lényeges információ nyilvánosan hozzáférhető legyen a honlapján. A honlapon szerepelniük kell a pályahálózat-működtetők által létrehozott külön koordinációs csoportok elérhetőségeinek, valamint az 53. cikk szerinti koordinációs eszközökre és eljárásokra való hivatkozásoknak.
- (2) Az ENIM-nek meg kell hívnia üléseire [...] az Európai Bizottságot és adott esetben a tagállamok képviselőit a vasúti infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos kérdések megvitatása és az európai koordinátorokkal való együttműködés biztosítása céljából, az [új TEN-T-rendeletben] foglaltaknak megfelelően. [...]

Hálózati koordinátor

- (1) [...] Az **ENIM**-nek [12 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig ki kell jelölnie egy pártatlan és illetékes szervezetet az 59. cikkben említett feladatok ellátására. Ezt a szervezetet [...] **kell** kinevezni [...] **a** hálózati koordinátornak.

Az ENIM tagjainak biztosítaniuk kell a hálózati koordinátor számára a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokat. A hálózati koordinátor kinevezését megelőzően [...] **az ENIM tagjainak** [...] **konzultálniuk** kell a Bizottsággal a kijelölt szervezet és a következő szempontok vonatkozásában:

- a) a hálózati koordinátor kinevezésének feltételei;
- b) a kinevezés visszavonásának feltételei **és új koordinátor kinevezése**;
- c) a hálózati koordinátor munkájának rendszeres nyomon követésére, és annak értékelése, hogy hatékonyan végezte-e feladatait;

d) a hálózati koordinátor bármely további operatív kötelezettségei és feladatai.

Az e bekezdés a)–c) pontjának hatálya alá tartozó szempontokat az ENIM-nek az 55. cikk alapján elfogadott eljárási szabályzatával kell szabályozni. A hálózati koordinátornak az e bekezdés d) pontjában említett operatív kötelezettségeit és feladatait abban a jogi aktusban kell meghatározni, amellyel az ENIM kinevezi a hálózati koordinátort.

- (2) A hálózati koordinátornak pártatlan, **átlátható** és költséghatékony módon kell végrehajtania feladatait [...]. E célból be kell nyújtania az ENIM-hez az e rendeletben foglalt feladatokra vonatkozó éves munkaprogramját, valamint a munkaprogram végrehajtásáról szóló éves jelentést. **Az ENIM-nek elfogadásuk előtt jóvá kell hagynia az éves munkaprogramot és az éves jelentést.**

59. cikk

A hálózati koordinátor feladatai és felelősségi körei

A hálózati koordinátornak a következő feladatokat kell ellátnia az ENIM támogatása keretében:

- a) titkárságként jár el, és előkészíti az ENIM üléseit, dokumentumait, határozatait és véleményeit [...] [...], **különösen a következőkhöz való hozzájárulás révén:** a kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretének, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolása 44. cikkben említett európai keretének, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat 50. cikkben említett európai keretének elkészítése;
- c) hozzájárul a pályahálózat-működtetők közötti, az 53. cikk szerinti operatív koordinációhoz;
- d) azonosítja az e rendelet hatálya alá tartozó és nemzeti vagy pályahálózat-működtetői szinten elfogadott azon szabályokat, eljárásokat és eszközöket, amelyek akadályokat gördítenek a több hálózaton üzemelő vasúti szolgáltatások elé, az e rendeletben meghatározottak szerint, **továbbá a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások elősegítésére irányuló módszereket javasol az ENIM-nek;**

- da) hozzájárul a stratégiai kapacitástervezéssel kapcsolatban a pályahálózat-működtetők közötti, a 14. cikk szerinti koordinációhoz, mégpedig versenyképes, több hálózatra kiterjedő távolsági menetvonalakat elősegítő konkrét menetrendtervezés révén;**
- e) kapcsolattartó pontként jár el a pályahálózat-működtetők nevében [...], különösen [...] a váratlan vasúti eseményekkel és az ideiglenes kapacitáskorlátozásokkal kapcsolatos **információs szolgáltatás** tekintetében;
- [...] f) első kapcsolattartó pontként jár el [...], kapcsolatot teremtve a vonatkozó szereplők számára a pályahálózat-működtetők és más operatív érdekelt felek körében [...].
- g) [...]

60. cikk

A pályahálózat-működtetők koordinációjával foglalkozó kapcsolattartó pontok

- (1) A pályahálózat-működtetők közötti, az 53. cikk szerinti koordináció biztosítása érdekében a pályahálózat-működtetőknek kapcsolattartó pontokat kell kijelölniük. A kapcsolattartó pontnak központi összekötőként kell eljárnia a pályahálózat-működtető szervezete és a koordinációs tevékenységekben részt vevő egyéb szervezetek között.
- (1a) Az 53. cikk (2) bekezdésének a) pontjával összhangban az egyes európai közlekedési folyosók tekintetében az ilyen európai közlekedési folyosók infrastruktúráját kezelő pályahálózat-működtetők kijelölhetnek egy egyedüli kapcsolattartó pontot, amely központi összekötőként jár el közöttük és a koordinációs tevékenységekben részt vevő egyéb szervezetek között.**
- (1b) Az (1a) bekezdésben említett kijelölt egyedüli kapcsolattartó pontnak kapcsolattartó pontként kell eljárnia a kérelmezők és más operatív érdekelt felek tekintetében határokon átnyúló vasúti szállítási szolgáltatások elindítása vagy módosítása, illetve ad hoc tevékenységek támogatásának megszervezése érdekében, különösen a 47. cikkben említett válsághelyzetek kezelése céljából.**

(1c) Az (1a) bekezdésben említett kijelölt egyedüli kapcsolattartó pontnak az éves üzemi menetrend végéig nyomon kell követnie az európai közlekedési folyosók részét képező vasútvonalakon a több hálózatra kiterjedő kapacitáskérélmek elosztását.

(2) A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul tájékoztatniuk kell az ENIM-et a kapcsolattartó pontokat érintő bármilyen változásról, az 57. cikk [...] (1) bekezdésében említett közzétételekben való feltüntetés céljából.

61. cikk

A hálózati üzletszabályzatok egységes szerkezete, tartalma és ütemterve

- (1) Az ENIM-nek el kell készítenie és el kell fogadnia a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat egységes szerkezetét – amelyben figyelembe kell venni az említett irányelv IV. mellékletében és az e rendelet IV. mellékletében felsorolt információkat –, valamint az érdekelt felekkel a hálózati üzletszabályzat tervezetéről való konzultációk egységes ütemtervét. A pályahálózat-működtetők a hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a legmesszebbmenőkig figyelembe veszik ezt a szerkezetet és ütemtervet.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat elkészítésekor a pályahálózat-működtetőnek [...] a legmesszebbmenőkig figyelembe kell vennie a kapacitásgazdálkodásnak az **e rendelet 6. cikkében említett** európai keretét, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának **az e rendelet 44. cikkben említett** európai keretét, valamint a teljesítmény-felülvizsgálatnak [...] az e rendelet [...] 50. **cikkében** [...] említett európai keretét.
- (3) [...] **A pályahálózat-működtetőknek** a hálózati üzletszabályzatban **ki** kell [...] **fejteniük az (1) bekezdésben említett struktúrától és ütemtervtől, valamint a (2) bekezdésben említett európai keretektől való eltérés indokait**, továbbá **ezen indokokról** értesíteniük kell az illetékes igazgatási szervezetet és az ENIM-et.

62. cikk

A kapacitásgazdálkodás és a forgalomirányítás digitalizálása

- (1) A pályahálózat-működtetőknek biztosítaniuk kell, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó kapacitásgazdálkodási és forgalomirányítási folyamatok digitális eszközök és digitális szolgáltatások révén valósuljanak meg.

A kapacitásgazdálkodási eszközöknek meg kell felelniük az e rendelet II. fejezetében meghatározott, a kapacitástervezési és -elosztási folyamatra vonatkozó követelményeknek, továbbá az (EU) 2016/797 irányelvben, valamint az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményeknek. A pályahálózat-működtetők továbbra is használhatják az alkalmazásnak a 77. cikk (2) bekezdésének d) pontjában említett kezdőnapját megelőzően már meglévő kapacitásgazdálkodási eszközöket, feltéve, hogy ezek az eszközök lehetővé teszik a pályahálózat-működtetők számára a fent említett követelményeknek való megfelelést.

- (2) Az alkalmazott digitális eszközöknek és a nyújtott digitális szolgáltatásoknak:
- a) [...] **biztosítaniuk** kell a pályahálózat-működtetők által a kérelmezőknek [...] **nyújtott** szolgáltatások **hatékony** teljesítését és [...] minőségét, beleértve a teljes átjárhatóságot is;
 - b) [...] **biztosítaniuk** kell a vasúti kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás átláthatóságát azok valamennyi szakaszában, **többek között olyan valós idejű megoldások révén, amelyeket fokozatosan kell kiépíteni;**
 - c) csökkenteniük kell a kérelmezőkre háruló adminisztratív terheket, mégpedig azáltal, hogy minden egyes információt csak egyszer kérnek be, és egyetlen helyen szolgáltatnak információkat vagy adatokat, többek között a határokon átnyúló szolgáltatások tekintetében is [...];
 - d) biztosítaniuk kell az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartással való összhangot.**

- (3) [...]

- (4) A pályahálózat-működtetőknek az e rendelet hatálya alá tartozó kérdésekben hozzá kell járulniuk az Európai Vasút Közös Vállalkozás munkájához. E célból az ENIM-nek és a pályahálózat-működtetőknek megfelelő képviselőt kell **biztosítaniuk** az (EU) 2021/2085 rendelet 96., illetve 97. cikkében említett, rendszerpillért irányító csoportban és kiépítési csoportban.
- (5) A pályahálózat-működtetőknek, [...] a kérelmezőknek és adott esetben a [...] kiszolgáló létesítmények üzemeltetőinek az (EU) 2016/797 irányelvvel és **az annak alapján** [...] elfogadott [...] előírásokkal összhangban harmonizált architektúrán alapuló, és szabványosított interfészeket vagy közös rendszereket magukban foglaló digitális eszközök és digitális szolgáltatások révén kell megosztaniuk egymással a kapacitásgazdálkodással és a forgalomirányítással kapcsolatos digitális információkat.

Több hálózaton üzemelő vasúti **szolgáltatások vagy határokon átnyúló** szolgáltatások esetén a pályahálózat-működtetőknek [...] az ENIM koordinálása mellett kifejlesztett és bevezetett egységes interfészen vagy közös rendszereken keresztül kell nyújtaniuk digitális szolgáltatásokat és digitális információkat, **különösen a kapacitáselosztás irányítása érdekében**.

- (5a) Az ENIM-nek [hat hónappal a 77. cikk (2) bekezdésének d) pontjában említett alkalmazás kezdőnapját követően]-ig iránymutatást kell nyújtania a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők és adott esetben a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői közötti, az (5) bekezdés szerinti információcserére vonatkozó funkcionális és műszaki követelmények tekintetében, figyelembe véve az Európai Vasút Közös Vállalkozás munkáját.**

VI. FEJEZET

A KAPACITÁSGAZDÁLKODÁS ÉS A FORGALOMIRÁNYÍTÁS IGAZGATÁSI FELÜGYELETE

1. SZAKASZ

Igazgatási szervezetek

63. cikk

Az igazgatási szervezetek feladatai

- (1) **A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a** [...] 2012/34/EU irányelv 56. cikkében [...] meghatározott funkciókat és hatásköröket az e rendelet hatálya alá tartozó kérdések tekintetében is gyakorolják [...]. Az igazgatási szervezetnek különösen figyelemmel kell kísérnie a pályahálózat-működtetőknek az **e rendelet** II–V. fejezetében foglalt tevékenységeit, valamint saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés megelőzése céljából ellenőriznie kell az e rendeletnek való megfelelést.
- (2) [...] **A** kérelmezőknek, **vasúti** szállítási **szolgáltatásokért** felelős nemzeti, regionális vagy helyi hatóságoknak jogukban áll, hogy a 2012/34/EU irányelv 56. **cikkében foglalt eljárás alapján** fellebbezést nyújtsanak be az igazgatási szervezethez [...], ha úgy vélik, hogy a pályahálózat-működtető az e rendelet II., III., IV. és V. fejezetében meghatározott tevékenységek végzése során tisztességtelen bánásmódban részesítette, hátrányosan megkülönböztette vagy bármely más módon jogaikban sértette őket [...].

2. SZAKASZ

Vasúti igazgatási szervezetek európai hálózata

64. cikk

Az igazgatási szervezetek együttműködése a vasúti igazgatási szervezetek európai hálózatán (ENRRB) belül

- (1) Az e rendelet szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében az igazgatási szervezeteknek együtt kell működniük egymással a 2012/34/EU irányelv 57. cikkének (1) bekezdése **értelmében létrehozott** [...] ENRRB keretében, többek között közös konzultációk és vizsgálatok, vélemények vagy ajánlások elfogadása, illetve egyéb releváns tevékenységek révén. Az igazgatási szervezeteknek a **(6) bekezdéssel összhangban** minden szükséges információt az ENRRB rendelkezésére kell bocsátaniuk.

Amennyiben az ENRRB e rendelet hatályán belül jár el, az e fejezet 2. szakaszában meghatározott feladatokkal és felelősségi körökkel rendelkezik, és aszerint kell megszerveznie a munkáját.

- (2) Az e rendelet hatálya alá tartozó, valamint egynél több tagállam vasúthálózataihoz való hozzáférést vagy azok használatát érintő ügyben benyújtott panasz vagy saját kezdeményezésű vizsgálat esetén az érintett igazgatási szervezetnek tájékoztatnia kell az ENRRB-t és a Bizottságot a panaszról vagy a vizsgálatról.
- (3) Az igazgatási szervezet bármely releváns ügyet, panaszt vagy vizsgálatot továbbíthat az ENRRB-nek véleménycsere, illetve vélemény vagy ajánlás elfogadása céljából.
- (4) [...] **Határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokat** érintő ügyekben történő döntéshozatalkor az érintett igazgatási szervezeteknek az ügy megoldása érdekében az ENRRB koordinációja mellett együtt kell működniük saját határozataik előkészítése során. E célból az érintett igazgatási szervezeteknek e cikk (1) bekezdésének és a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének megfelelően kell ellátniuk funkcióikat. Figyelembe kell venniük az ENRRB által elfogadott vonatkozó véleményeket és ajánlásokat, és az ENRRB rendelkezésére kell bocsátaniuk az említett határozatokat.

(4a) Amennyiben a (4) bekezdésben említett együttműködés nyomán az érintett igazgatási szervezetek eltérő határozatokat hoznak, magyarázatot kell adniuk az ENRRB-nek, amelyben ismertetik az eltéréseket.

- (5) Amennyiben egy igazgatási szervezet olyan határozatot fogad el, amely eltér az ENRRB vonatkozó véleményétől vagy ajánlásától, vagy amennyiben megtagadja határozat elfogadását, magyarázatot kell adnia az ENRRB-nek, amelyben ismerteti az eltéréseket, és megindokolja, hogy miért nem követi az ENRRB véleményeit vagy ajánlásait.
- (6) Az ENRRB-vel konzultáló igazgatási szervezeteknek az ENRRB által meghatározott határidőn belül kell választ adniuk, és az ENRRB kérésére meg kell adniuk minden olyan információt, amelyet a nemzeti joguk alapján jogukban áll kikérni. Ezek az információk kizárólag az igazgatási szervezetek által e rendelettel összhangban végzett tevékenységek céljára használhatók fel.
- (7) A pályahálózat-működtetőknek haladéktalanul rendelkezésre kell bocsátaniuk az e cikkben említett panasz vagy vizsgálat kezeléséhez szükséges, valamint az érintett pályahálózat-működtető székhelye szerinti tagállam igazgatási szervezete által igényelt információkat. Az igazgatási szervezeteknek jogukban áll tájékoztatást kérni az ENIM-től a hatáskörükbe tartozó vizsgálatokról. Az igazgatási szervezetek jogosultak továbbítani ezeket az információkat az ENRRB-nek.
- (8) A vasúti igazgatási szervezeteknek biztosítaniuk kell az ENRRB működéséhez szükséges erőforrásokat.

64a. cikk

A vasúti igazgatási szervezetek európai hálózatának (ENRRB) szervezete és felépítése

E rendelet alkalmazásában az ENRRB szervezete a következőkből áll:

- a) az igazgatási szervezetek igazgatótanácsa (a továbbiakban: az igazgatótanács);
- b) titkárság.

Az igazgatási szervezeteknek biztosítaniuk kell a titkárság működését.

2. SZAKASZ [...]

[...]

65. cikk

Az ENRRB feladatai és felelősségi körei

- (1) A 2012/34/EU irányelv szerinti feladatai mellett az ENRRB az e rendeletben meghatározott feladatokkal és felelősségi körökkel is rendelkezik. **Az ENRRB-nek nyilvánosságra kell hoznia minden általa elfogadott véleményt és ajánlást. Az ENRRB nem rendelkezhet szakpolitikai döntéshozatali vagy igazgatási hatáskörrel.**
- (2) Az ENRRB-nek **adott esetben** koordinálnia kell a vasúti igazgatási szervezeteknek a 64. cikkben felvázolt valamennyi együttműködési tevékenységét, és elő kell mozdítania az igazgatási szervezetek [...] **határokon átnyúló** vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos határozatainak összehangolását.
- (3) [...] **(4) A kérelmezők tájékoztathatják** az ENRRB-t [...]

(4) [...] [...] az e rendelet hatálya alá **tartozó olyan kérdésekről** [...], **amelyek** egynél több tagállamban **érinthetik** a vasúti infrastruktúrához való hozzáférést, illetve annak használatát. Amennyiben az ENRRB ilyen [...] **tájékoztatást** kap, azt haladéktalanul továbbítania kell az illetékes igazgatási szervezethez vagy szervezetekhez.

Az ENRRB dönthet úgy, hogy ilyen kérdésekben véleményt vagy ajánlást fogad el.

Ilyen esetekben az ENRRB-nek haladéktalanul tájékoztatnia kell az [...] igazgatási szervezeteket **az ezzel kapcsolatos** szándékáról [...].

(5) [...] Az ENRRB-nek a [...] **szóban forgó kérdéssel** kapcsolatos valamennyi releváns információ kézhezvételétől számított [...] **négy héten** belül be kell nyújtania véleményét vagy ajánlását az érintett [...] igazgatási szervezeteknek. Különösen összetett ügyekben az ENRRB meghosszabbíthatja a határidőt.

(6) Az ENRRB-nek közös elveket és gyakorlatokat kell kidolgoznia az [...] **igazgatási szervezetek** azon határozatainak **elfogadására** vonatkozóan, amelyekre [...] **e** szervezetek e rendelet alapján felhatalmazással rendelkeznek.

(7) Az ENRRB-nek ajánlásokat kell adnia a kapacitásgazdálkodásnak a 6. cikkben említett európai keretére, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának az e rendelet 44. cikkben említett európai keretére, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat 50. cikkben említett európai keretére vonatkozóan, mielőtt ezeket az ENIM elfogadja;

(8) Az ENRRB-nek kell elkészítenie az 51. cikkben említett európai teljesítmény-felülvizsgálati jelentés egyik önálló szakaszát, amelyben értékelést és ajánlásokat fogalmaz meg a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményére vonatkozóan. Tanácsadást kell biztosítania a Bizottság és az európai koordinátorok számára a vasúti infrastrukturális szolgáltatások és a vasúti szállítási szolgáltatások teljesítményével kapcsolatos kérdésekben.

(9) Az ENRRB-nek véleményt vagy ajánlást kell benyújtania a Bizottság számára a 14. cikkben említett koordinációs folyamat bármely hiányosságára, valamint – a Bizottság kérésére – az azon tagállamok által elfogadott vészhelyzeti intézkedésekre vonatkozóan, amelyek jelentős hatást gyakorolnak a 47. cikk (5) bekezdésében említett, határokon átnyúló forgalomra.

(10) Az ENRRB-nek véleményt vagy ajánlást kell benyújtania az ENIM számára az ENIM által kidolgozott, a 40. cikk (3) bekezdésében említett, bírságot maguk után vonó feltételek meghatározásáról szóló iránymutatásokról.

66. cikk [...]

[...]

67. cikk

Az igazgatótanács összetétele és szervezete [...]

- (1) Minden olyan tagállam [...] igazgatási szervezeteinek [...], amely rendelkezik használatban lévő vasúthálózattal [...]
- (2) [...] **az igazgatótanács tagjának kell lennie. Ezen igazgatási szervezeteknek képviselőt és póttagot kell kijelölniük az igazgatótanácsba.**

A képviselők a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett igazgatási szervezet vezetői vagy helyettes vezetői. [...] A póttagot az igazgatási szervezet [...] irányításából vagy vezetéséből kell kinevezni, vagy ha ez nem lehetséges, annak személyzetéből.

- (3) Az igazgatótanács tagjainak [...] függetlenül és objektíven, az Unió érdekeit szem előtt tartva kell eljárniuk, bármely sajátos nemzeti vagy személyes érdektől függetlenül. Semmilyen kormánytól, intézménytől, személytől vagy szervtől nem kérhetnek és nem fogadhatnak el utasításokat.

- (4) Az ENRRB titkárságának közzé kell tennie az igazgatótanács tagjai **képviselőinek** és póttagjainak naprakész jegyzékét, valamint érdekeltségi nyilatkozatukat.
- (5) **A Bizottsággal való konzultációt követően az igazgatótanácsnak el kell fogadnia és közzé kell tennie eljárási szabályzatát. Az eljárási szabályzat részletesebb szavazási szabályokat állapíthat meg, különösen a sürgős ügyekben történő szavazási eljárásra vonatkozóan.**
- (6) **Az igazgatótanácsnak tagjai kétharmados többségével kell határoznia, hacsak az eljárási szabályzat másként nem rendelkezik. Minden tag egy szavazattal rendelkezik. Valamely tag képviselőjének távollétében a póttag jogosult a szavazati jog gyakorlására.**
- (7) **A Bizottság az igazgatótanács szavazati joggal nem rendelkező tagja. A Bizottságnak koordinálnia és támogatnia kell az igazgatótanács munkáját, valamint adott esetben ajánlásokat kell készítenie számára.**
- (8) **A titkárságnak biztosítania kell az igazgatótanács üléseinek és munkájának megszervezéséhez szükséges szolgáltatásokat.**
- (9) **Az igazgatótanács eljárási szabályzatával összhangban az igazgatótanács dönthet úgy, hogy munkacsoportokat hoz létre az ENRRB munkájának szervezése céljából az e rendelet végrehajtásához kapcsolódó konkrét témák, különösen a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményével kapcsolatos kérdések vonatkozásában.**
- A munkacsoportokban részt vehetnek a vasúti igazgatási szervezetek és a Bizottság szakértői. Az operatív érdekelt felek és más, állami vagy magánszervezetek szakértői eseti alapon meghívást kaphatnak az említett munkacsoportokban való részvételre.**

68. cikk

Az igazgatótanács szerepe és feladatai

- (1) Az igazgatótanácsnak kell ellátnia az ENRRB e rendeletben meghatározott valamennyi feladatát.
- (2) Az igazgatótanácsnak különösen:

- a) **a 67. cikkben meghatározott vagy említett eljárási szabályokkal összhangban** el kell fogadnia **az ENRRB-nek** a [...] **64. cikk (3) bekezdése alapján** [...] valamely igazgatási szervezet vagy szervezetek [...] által az ENRRB részére [...] **továbbított** panaszokkal vagy vizsgálatokkal kapcsolatos véleményét vagy ajánlásait;
- b) éves jelentést kell készítenie és elfogadnia az ENRRB tevékenységeiről;
- c) munkacsoportokat kell létrehoznia, és ki kell neveznie azok elnökeit.

69. cikk [...]

[...]

70. cikk [...]

[...]

[...]

VII. FEJEZET ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

71. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 21. cikk (9) bekezdésében, a 38. cikk (3) bekezdésében, a 39. cikk (9) bekezdésében *[...]* és a *[...]* **48. cikk (3) bekezdésében** említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól, *[...]* **2029.** január 1-jétől] kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 10. cikk (8) bekezdésében, a 11. cikk (2) bekezdésében, a 21. cikk (9) bekezdésében, a 38. cikk (3) bekezdésében, a 39. cikk (9) bekezdésében és a 48. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését**

követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.**
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.**
- (6) Az 10. cikk (8) bekezdése, a 11. cikk (2) bekezdése, a 21. cikk (9) bekezdése, a 38. cikk (3) bekezdése, a 39. cikk (9) bekezdése és a 48. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.**

72. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2012/34/EU irányelv 62. cikkében említett bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

[...]**(2)** Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet [...] **5.** cikkét kell alkalmazni.

(3) [...] Ha [...] **a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és** a 182/2011/EU rendelet 5. cikke **(4) bekezdésének harmadik albekezdése** alkalmazandó.

73. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

A Bizottság [...] **[tíz évvel e rendelet hatálybalépését követően]-ig** értékeli e rendeletnek a vasúti ágazatra gyakorolt hatását, valamint jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának e rendelet végrehajtásáról.

A jelentésben különösen az alábbiakat kell értékelni:

- a) e rendelet hatása a vasúti infrastruktúra-szolgáltatások teljesítményére;
- b) e rendelet hatása a vasúti **szállítási** szolgáltatások, nevezetesen a nemzetközi szolgáltatások, a távolsági szolgáltatások és az árufuvarozási szolgáltatások fejlődésére;
- ba) e rendeletnek a pályahálózat-működtetőkre és más operatív érdekelt felekre, az igazgatási szervezetekre és a tagállami hatóságokra gyakorolt pénzügyi és adminisztratív hatásai;**

- c) az [...] **ENIM**, a hálózati koordinátor[...] és [...] az **ENRRB** munkája általánosságban, valamint a közös kritériumok, módszertanok és eljárások [...] kidolgozásával, elfogadásával és végrehajtásával kapcsolatban [...];
- d) a [...] koordinációs mechanizmusok [...] **hatékonysága a kapacitásgazdálkodásnak a 6. cikkben** említett európai [...] **keretén, a határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolásának az e rendelet 44. cikkben említett európai keretén, valamint a teljesítmény-felülvizsgálat 50. cikkben említett európai keretén** [...] **belül**;

[...]

- e) a társadalmi-gazdasági, működési és környezeti kritériumok működése, valamint – adott esetben – a 25. és 37. cikk lehetséges módosításaira irányuló javaslat benyújtásának szükségessége.**

74. cikk

A 2012/34/EU irányelv módosításai

- (1) A 2012/34/EU irányelv a következőképpen módosul:
- a) az 1. cikk c) pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „c) a vasúti infrastruktúra-használati díjak megállapítására és beszedésére alkalmazandó, a IV. fejezetben meghatározott elveket és eljárásokat.”;
- b) a 2. cikkben a (6) bekezdést el kell hagyni;
- c) **a 3. cikkben** a 20., a 22., a 23., a 27. és a 28. pontot el kell hagyni;
- d) a 7b. cikket el kell hagyni;
- da) a 27. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:**

„(2) A vasúthálózat-használati feltételeknek tartalmazniuk kell a vonatkozó vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételeknek tartalmazniuk kell a pályahálózat-működtető hálózatához kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos információkat is, vagy egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az információk elektronikus formátumban térítésmentesen hozzáférhetők. A vasúthálózat-használati feltételek tartalmát a IV. melléklet rögzíti.”

- e) a 36. cikket el kell hagyni;
- f) a 38–54. cikket el kell hagyni;
- g) a IV. melléklet 1. és 3. pontját el kell hagyni;
- h) a VII. mellékletet el kell hagyni.

- (2) A 2012/34/EU irányelv törölt rendelkezéseire történő hivatkozásokat e rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a X. melléklet 1. szakaszában szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

75. cikk

Átmeneti rendelkezések

- (1) A 2012/34/EU irányelv 42. cikkével összhangban megkötött keretmegállapodások lejáratuk időpontjáig továbbra is alkalmazandók.
- (2) A 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 20., 22., 23., 27. és 28. pontja, 7b. cikke, 36. cikke és 38–54. cikke, valamint IV. mellékletének 3. pontja és VII. melléklete nem alkalmazandó a [[...]2031. december [...] 13]-án vagy azt követően hatályba lépő üzemi menetrendekkel kapcsolatban végzett tevékenységekre és feladatokra.
- (3) A Bizottság [két évvel a 77. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében említett időpontot követően]-ig jelentést nyújt be a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a 75. cikkben említett átmeneti rendelkezések nyomon követéséről.**

76. cikk

Hatályon kívül helyezés

- (1) A 913/2010/EU rendelet [2029. december [...] **8**-án] hatályát veszti.
- (2) A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat ezen rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a X. melléklet 2. szakaszában szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

77. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) Ezt a rendeletet [...] **2029.** január 1]-jétől kell alkalmazni. Ugyanakkor:
 - a) e rendelet 1., 2. és 3. cikke, II. fejezete – a 9. cikk (1) és (2) bekezdésének, valamint a 27. cikk (4) bekezdésének kivételével –, továbbá III. fejezete – a 48. cikk kivételével – csak a [...] **2031.** december [...] **13**]-**án vagy** azt követően hatályba lépő üzemi menetrendekkel kapcsolatban végzett tevékenységekre és feladatokra alkalmazandó;
 - b) a 9. cikk (1) és (2) bekezdését [...] **2030.** január 1]-jétől kell alkalmazni;
 - c) [...] [...]
 - d) a 27. cikk (4) bekezdését, a 28. cikk (0) bekezdését, a 48. cikket és a 62. cikket [...] **2029.** december [...] **31**]-től kell alkalmazni;
 - e) a 74. cikket [...] **2031.** december [...] **13**]-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt [...] **...-ban/-ben, ...-án/-én**

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

I. MELLÉKLET

A 11., A 16., A 18. ÉS A 38. CIKKBEN EMLÍTETT ÖSSZEÁLLÍTANDÓ ANYAGOK ÉS KAPACITÁSGAZDÁLKODÁSI ÜTEMTERV

1. A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐK ÁLTAL A 11., 16., 17. ÉS 18. CIKKBEN EMLÍTETT STRATÉGIAI KAPACITÁSTERVEZÉS KERETÉBEN ELKÉSZÍTENDŐ ÖSSZEÁLLÍTANDÓ ANYAGOK

Összeállítandó anyag	Tartalom
Kapacitási stratégia (16. cikk)	<ul style="list-style-type: none">– <u>A kapacitási stratégia földrajzi hatálya: a 12. cikk (6) bekezdése szerinti stratégiai kapacitástervezés hatálya alá tartozó vonalak</u>– A fizikai infrastruktúra tervezett fejlesztése, beleértve az új építkezéseket, korszerűsítéseket, felújításokat és a bezárásokat/leszereléseket, <u>ezen infrastruktúra jellemzőinek részletezésével</u>– A vasúti szállítási szolgáltatások iránti kereslet előrejelzett alakulása– [...] A kapacitáskihasználásra vonatkozó tagállami <u>stratégiai</u> iránymutatás, [...] <u>amennyiben van ilyen</u>– A keretmegállapodások keretében elosztott kapacitás és a közszolgáltatási szerződések alapján szállítási szolgáltatások nyújtásához <u>esetlegesen</u> szükséges kapacitás– [...] <u>A vasúti infrastruktúra elérhetőségére és használatára vonatkozó információk, beleértve</u> a nagy kihasználtságúnak vagy túlterheltnek nyilvánított <u>infrastruktúrát</u> is– [...] <u>Jelentős kihatású</u> kapacitáskorlátozásokkal <u>járó</u> [...] <u>tervezett infrastrukturális munkálatok</u>
Kapacitási modell (17. cikk)	<ul style="list-style-type: none">– A kapacitási stratégiában szereplő összes információ, adott esetben frissítve és tovább részletezve– [...] A kérelmezők rendelkezésére álló kapacitás, <u>többek között több hálózatra kiterjedő kapacitás teljes mennyisége hálózati szakaszonként, beleértve a vasúti szállítási szolgáltatások különböző szegmensei tekintetében</u> vasúti szállítási piaci szegmens és/vagy elosztási folyamat szerinti bontásban <u>rendelkezésre álló kapacitás volumenét is</u>

	<ul style="list-style-type: none"> – Az infrastrukturális [...] munkálatok<u>ből fakadó kapacitáskorlátozások tekintetében fenntartott</u> kapacitás mennyisége <u>a becsült</u> forgalom <u>volumenére</u> gyakorolt hatás [...] [...] szerint, <u>az I. melléklet 3. szakaszában</u> [...] foglaltaknak megfelelően – – Földrajzi részletezettség: bontás a megfelelő tervezési szakaszokban, tükrözve az infrastruktúra és a kereslet jellemzőit – Időbeli hatály: egy üzemi menetrendi időszak – Időbeli részletezettség: legalább éves áttekintés (kapacitáskorlátozások) és egy vagy több reprezentatív nap (kérelemre rendelkezésre álló kapacitás)
<p>Kapacitáskínálati terv (18. cikk)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – A kapacitási modellben szereplő összes információ, adott esetben frissítve <u>és</u> tovább részletezve – <u>[...] A kérelmezők számára elosztható kapacitás arra az üzemi menetrendi időszakra vonatkozóan, amelyre a kapacitáskínálati terv vonatkozik:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i. adott esetben a 18. cikk (4) bekezdése alapján, valamint a 18. cikk (4) és (5) bekezdésével összhangban, a 18. cikk (5) bekezdésével összhangban</u> kapacitáscélok formájában meghatározott, kérelmekre rendelkezésre álló, <u>előre</u> tervezett kapacitás, <u>beleértve a több hálózatra kiterjedő kapacitást is;</u> <u>ii. a pályahálózat-működtető által előzetesen nem tervezett kapacitás;</u> <u>iii. a 29. cikk (1) bekezdésében említett kiszolgáló létesítményekben rendelkezésre álló kapacitás.</u> – <u>A kérelmezők számára nem elosztható</u> kapacitás: <ul style="list-style-type: none"> <u>i. kapacitáskorlátozások,</u> amelyek kapacitáscélok formájában kerülnek meghatározásra, <u>beleértve az e melléklet 3. szakaszának 1. pontjában említett kapacitáskorlátozásokat is;</u> <u>ii. a 31. cikk szerinti keretmegállapodások vagy a 33. cikk szerinti többéves gördülő tervezési folyamat keretében már elosztott kapacitás;</u>

	<p><u>iii. az i. és az ii. pontban meghatározottaktól eltérő célokra fenntartott kapacitás, amelyet a pályahálózat-működtetőnek egyértelműen meg kell jelölnie;</u></p> <p><u>iv. a már elosztott egyéb kapacitás, amikor a kapacitáskínálati tervet azon üzemi menetrend során frissítik, amelyekre a kapacitáskínálati terv vonatkozik.</u></p> <p>– A kapacitáskorlátozások során rendelkezésre álló alternatív kapacitás</p> <p>– Hálózati zavarok esetén rendelkezésre álló alternatív kapacitás</p> <p>– <u>A 24. cikkben említett speciális infrastruktúra használatára vonatkozó korlátozások</u></p>
--	--

2. A 11., A 16., A 17. ÉS A 18. CIKKBEN EMLÍTETT STRATÉGIAI KAPACITÁSGAZDÁLKODÁS ÜTEMTERVE

1. A pályahálózat-működtetőknek az adott üzemi menetrendi időszakokra vonatkozó stratégiai kapacitástervezés során összeállítandó anyagaik elkészítésekor be kell tartaniuk az e szakaszban meghatározott ütemtervet.

A pályahálózat-működtetők ezeknél korábbi határidőket is meghatározhatnak. Ezeket a **korábbi** határidőket az [...] **ENIM-nek** kell **koordinálnia**, és fel kell tüntetni őket a kapacitásgazdálkodásnak a 6. cikkben említett európai keretében.

Az érdekelt felekkel **európai és határokon átnyúló ügyekben** folytatott konzultációt az 54. cikkel összhangban kell lefolytatni, és abba az [...] **összes** operatív érdekelt felet [...] be kell vonni. A pályahálózat-működtetőknek az 53. cikkben [...] **előírt koordinációs folyamat keretében** folyamatosan koordinálniuk kell az összeállítandó anyagokat.

Összeállítandó anyag	Mérföldkő	Határidő (legkésőbb)
Kapacitási stratégia (16. cikk)	[...] A kapacitási stratégiai <u>szakasz kezdete</u>	X-60
	Az <u>operatív</u> érdekelt felekkel való első konzultáció	X-58
	<u>A stratégia tervezetének közzététele</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Második</u> konzultáció az <u>operatív</u> érdekelt felekkel <u>a stratégia tervezetéről</u>	X[...]38

	A végső kapacitási stratégia közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően	X-36
Kapacitási modell (17. cikk)	Az előkészítés kezdete	X-36
	[...] A kérelmezők és <u>a potenciális kérelmezők által bejelentett kapacitásigények, valamint</u> az operatív érdekelt felekkel való <u>konzultáció</u>	X-24
	A kapacitási modell tervezetének közzététele	X-21
	A kérelmezőkkel és az operatív érdekelt felekkel való koordináció	X-19
	A végső kapacitási modell közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően	X-18
Kapacitáskínálati terv (18. cikk)	Az előkészítés kezdete	X-18
	A kérelmezőkkel és az operatív érdekelt felekkel való konzultáció	X-14
	Az e melléklet 3. szakaszának 1. pontjában említett kapacitáskorlátozások közzététele	X-12
	A végső kapacitáskínálati terv közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően	X-11
	Az e melléklet 3. szakaszának 5. pontjában említett kapacitáskorlátozások közzététele	X-4
	Az üzemi menetrenden keresztüli elosztásra fenntartott kapacitás átszervezése más elosztási folyamatok céljára	X-2
	A kapacitáskínálati terv frissítése, hogy az tükrözze az előre tervezett vagy elosztott kapacitás változásait	X + 12-ig késedelem nélkül
	Megjegyzés: 1. „X – m”: az üzemi menetrend 4. szakasz szerinti hatálybalépése („X”) előtt „m” hónappal.	

2. Az 1. ponttól eltérve a [...] **2030** decemberében és [...] **2031** decemberében kezdődő üzemi menetrendi időszakok kapcsán a következő egyszerűsített és rövidített ütemterv alkalmazandó a „Kapacitási stratégiára” vonatkozó összeállítandó anyagokra:

Kapacitási stratégia (16. cikk)	A stratégia tervezetének közzététele [...]	X-38
	<u>Konzultáció az operatív érdekelt felekkel a stratégia tervezetéről</u>	<u>X-37</u>
	A végső kapacitási stratégia közzététele a pályahálózat-működtetők közötti végső koordinációt követően	X-36

3. **A 10. ÉS A 35. CIKKBEN EMLÍTETT INFRASTRUKTURÁLIS MUNKÁLATOKBÓL EREDŐ KAPACITÁSKORLÁTOZÁSOKKAL KAPCSOLATOS KOORDINÁCIÓNAK ÉS KONZULTÁCIÓNAK, VALAMINT E KAPACITÁSKORLÁTOZÁSOK KÖZZÉTÉTELÉNEK ÜTEMTERVE ÉS A RÁJUK VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**

- 0. A kapacitáskorlátozásokat az egymást követő napok számában kifejezett időtartamuk és a forgalomra gyakorolt hatásuk (becsült napi forgalom azon a vasútvonalon, amelyet törölnek, átirányítanak vagy más közlekedési módokkal helyettesítenek) alapján kell osztályozni a következő táblázatnak megfelelően.**

	<u>Időtartam</u>	<u>Forgalomra gyakorolt hatás</u>
<u>Komoly hatás</u>	<u>Több mint 30 egymást követő nap</u>	<u>Több mint 50 %</u>
<u>Erős hatás</u>	<u>Több mint 7 egymást követő nap</u>	<u>Több mint 30 %</u>
<u>Közepes hatás</u>	<u>Legfeljebb 7 egymást követő nap</u>	<u>Több mint 50 %</u>
<u>Csekély hatás</u>	<u>Nem meghatározott</u>	<u>Több mint 10 %</u>

1. A vasútvonalak [...] **kapacitásának** – például infrastrukturális munkálatok és az azokhoz kapcsolódó sebességhatárolások miatti, vagy tengelyterhelés, vonathossz, vontatás vagy úrszelvények tekintetében való – olyan **korlátozása** („kapacitáskorlátozás”) esetén, [...] **amely erős vagy komoly hatást fejt ki**, az érintett pályahálózat-működtetőknek közzé kell tenniük az összes kapacitáskorlátozást és a kérelmezőkkel folytatott konzultáció előzetes

eredményeit, **amennyiben azok ismertek, mégpedig** első alkalommal legalább 24 hónappal az érintett üzemi menetrend váltása előtt, második alkalommal pedig frissített formában, legalább 12 hónappal az érintett üzemi menetrend váltása előtt. [...]

2. A **közöttük** zajló koordináció részeként a pályahálózat-működtetőknek [...] az érdekelt kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel közösen meg kell [...] vitatniuk az említett kapacitáskorlátozásokat azok első közzétételekor, ha azok hatása nem csak egy hálózatra korlátozódik.
3. A kapacitáskorlátozásoknak az 1. ponttal összhangban történő első közzétételekor a pályahálózat-működtetőnek konzultációt kell kezdeményeznie a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel a kapacitáskorlátozásokról. Amennyiben a kapacitáskorlátozások első és második közzétételenek időpontja között a 4. ponttal összhangban koordinációra van szükség, az [...] **e rendelet hatálya alá tartozó pályahálózat-működtetőknek** az említett koordináció lezárulta és a kapacitáskorlátozás második közzététele között egy második fordulóban is konzultálniuk kell a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel.
4. Ha a kapacitáskorlátozások nem csak egy hálózatra korlátozódnak, azt megelőzően, hogy az említett kapacitáskorlátozások az 1. ponttal összhangban közzétételre kerüljenek, az [...] **e rendelet hatálya alá tartozó pályahálózat-működtetőknek** – beleértve a vonatátirányítások által esetlegesen érintett pályahálózat-működtetőket is – koordinálniuk kell egymás között azokat a kapacitáskorlátozásokat, amelyek menetvonalak törlését, átirányítását vagy más közlekedési módokkal való helyettesítését foglalhatják magukban.

A második közzétételt megelőző koordinációt a következő időpontokig kell lezárni:

- a) **komoly hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetén** legkésőbb 18 hónappal az üzemi menetrendi időszak váltása előtt [...];
- b) [...] **erős hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetén** [...] legkésőbb 13 hónappal és 15 nappal az üzemi menetrendi időszak váltása előtt;
- c) **közepes hatást kifejtő kapacitáskorlátozások esetén** [...] legkésőbb 13 hónappal és 15 nappal az üzemi menetrendi időszak váltása előtt.

A pályahálózat-működtetők közötti, az 53. cikk ([...] **4**) bekezdése szerinti koordinációt végző szervezeteknek, amennyiben szükséges, fel kell kérniük az érintett vonalakon aktív kérelmezőket és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőit, hogy vegyenek részt ebben a koordinációban.

5. Az olyan [...] **csekély hatást kifejtő** kapacitáskorlátozások tekintetében, amelyek a

következő menetrendi időszakra esnek, és amelyekről a pályahálózat-működtető az üzemi menetrend váltása előtt legkésőbb 6 hónappal és 15 nappal szerez tudomást, a pályahálózat-működtetőnek konzultálnia kell az érintett kérelmezőkkel a tervezett kapacitáskorlátozásokról, és legalább négy hónappal az üzemi menetrend váltása előtt értesítenie kell őket a frissített kapacitáskorlátozásokról. A pályahálózat-működtetőnek részletes tájékoztatást kell nyújtania a felkínált menetvonalakról a személyszállító vonatok esetében legkésőbb négy hónappal, a teherszállító vonatok esetében pedig legkésőbb egy hónappal a kapacitáskorlátozás kezdete előtt, kivéve, ha a pályahálózat-működtető és az érintett kérelmezők rövidebb átfutási időről állapodnak meg.

6. A pályahálózat-működtetők a kérelmezőkkel és a létesítmények üzemeltetőivel folytatott konzultáció alapján dönthetnek úgy, hogy az e melléklet 3. szakaszában feltüntetettnél szigorúbb küszöbértékeket alkalmaznak a kapacitáskorlátozásokra vonatkozóan, amelyek rövidebb időszakokon vagy a becsült forgalom tekintetében alacsonyabb százalékos értékeken alapulnak, vagy hogy az e mellékletben említettekén kívül további kritériumokat is figyelembe vesznek. A pályahálózat-működtetőknek a hálózati üzletszabályzatukban közzé kell tenniük a kapacitáskorlátozások csoportosítására szolgáló küszöbértékeket és kritériumokat a IV. melléklet [...] **2.** pontjának megfelelően [...].
7. **A** [...] pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy nem alkalmazza az 1–5. pontban meghatározott időtartamokat, ha a kapacitáskorlátozásra a biztonságos vasúti üzemeltetés helyreállítása érdekében van szükség, ha a korlátozások időzítését a pályahálózat-működtető nem tudja befolyásolni, ha az említett időtartamok alkalmazása az eszközök élettartama vagy állapota tekintetében nem lenne költséghatékony vagy szükségtelen károkat okozna, vagy ha valamennyi érintett kérelmező egyetért az időtartamok alkalmazásának mellőzésével. Ilyen esetekben és olyan egyéb kapacitáskorlátozások esetén, amelyek e melléklet egyéb rendelkezései szerint nem képezik konzultáció tárgyát, a pályahálózat-működtetőnek haladéktalanul konzultálnia kell a kérelmezőkkel és az érintett kiszolgáló létesítmények főbb üzemeltetőivel.
8. A pályahálózat-működtető által az 1., az 5. vagy a 7. pont szerinti eljárás keretében nyújtandó információknak a következőket kell tartalmazniuk:
 - a) a tervezett nap;
 - b) a kapacitáskorlátozás kezdetének és végének napszaka és – amint az meghatározható – órája;
 - c) a korlátozás által érintett vonalszakasz;
 - d) adott esetben az elkerülő vonalak kapacitása.

A pályahálózat-működtetőnek a IV. melléklet [...] **2.** pontjában említettek szerint közzé kell tennie az említett információkat vagy azok elérési útját (linkjét) a hálózati üzletszabályzatában [...]. A pályahálózat-működtetőnek naprakészen kell tartania ezeket az információkat. Ezenfelül a 9. és a 62. cikkel összhangban a pályahálózat-működtetőnek ezeket az információkat digitális formátumban is közzé kell tennie.

9. **Komoly hatást kifejtő** [...] kapacitáskorlátozások [...] esetében [...] **a pályahálózat-működtetőnek** kérésre a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátania a konzultáció első fordulóján egy összehasonlítást, amely bemutatja a kapacitáskorlátozások legalább két alternatívájának feltételeit. A pályahálózat-működtetőnek a kérelmezők által a kérelem benyújtásakor megadott információk alapján és a kérelmezőkkel közösen kell kidolgoznia ezeket az [...] **alternatívákat**.

Az összehasonlításnak minden egyes alternatíva esetében tartalmaznia kell legalább a következőket:

- a) a kapacitáskorlátozás időtartama;
- b) a várható infrastruktúra-használati díjak irányadó összege;
- c) az elkerülő vonalakon rendelkezésre álló kapacitás;
- d) a rendelkezésre álló alternatív útvonalak, valamint
- e) a becsült utazási idők.

A kapacitáskorlátozási alternatívák közötti választás előtt a pályahálózat-működtetőnek konzultálnia kell az érintett kérelmezőkkel, és figyelembe kell vennie a különböző alternatíváknak e kérelmezőkre és a szolgáltatások igénybe vevőire gyakorolt hatásait.

Az alternatív kapacitáskorlátozásokra vonatkozó elemzésnek egynél több pályahálózat-működtetőt érintő helyzetre kell kiterjednie. Ilyen esetekben a pályahálózat-működtetőknak az 53. cikkel összhangban kell koordinálniuk a kapacitáskorlátozás alternatívájának megtervezését.

10. [...] **Komoly hatást kifejtő** [...] kapacitáskorlátozások [...] esetén a pályahálózat-működtetőnek kritériumokat kell meghatároznia arra vonatkozóan, hogy az egyes szolgáltatástípusok esetében mely vonatokat kell átirányítani, figyelembe véve a kérelmező kereskedelmi és működési korlátait – kivéve, ha a működési korlátok a kérelmező vezetői vagy szervezeti döntéseiből erednek –, a pályahálózat-működtető költségeinek a 2012/34/EU irányelv 30. cikkének (1) bekezdésével összhangban történő csökkentésére vonatkozó cél sérelme nélkül. A pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatban közzé kell tennie ezeket a kritériumokat.

11. Az ENIM-nek közzé kell tennie a 8. pontban előírt információkat a honlapján.

12. [...]

4. A 32. ÉS A 38. CIKKBEN EMLÍTETT ÉVES ELOSZTÁSI FOLYAMATON KERESZTÜLI KAPACITÁSELOSZTÁS ÜTEMTERVE

1. A pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőknek be kell tartaniuk a következő ütemtervet:

Mérföldkő vagy időszak	Határidő vagy időtartam ⁽¹⁾
Az üzemi menetrend érvényességi időszaka („üzemi menetrendi időszak”)	[...] <u>December második szombatján éjféltől kezdődik, és a következő év december második szombatján éjfélig tart.</u>

Az üzemi menetrend hatálybalépése	December második szombatján éjfél
A kapacitáskínálati terv közzététele	E melléklet 2. szakaszával összhangban
Az infrastrukturális munkálatokból eredő kapacitáskorlátozások közzététele	E melléklet 2. és 3. szakaszával összhangban
A kérelmezők kapacitásjogok iránti kérelmeinek benyújtására vonatkozó határidő	X-8,5
Az üzemi menetrend tervezetének elkészítése A pályahálózat-működtető(k) számára a kapacitásra vonatkozó ajánlattervezet kérelmezőknek való benyújtására vonatkozóan előírt határidő	X-6,5
A kérelmezőkkel folytatott koordináció véglegesítése	X-[...]5,5
A pályahálózat-működtető(k) számára a kapacitásra vonatkozó végleges ajánlat kérelmezőknek való benyújtására vonatkozóan előírt határidő	X-[...]4,5
Az [...] üzemi menetrend közzététele A pályahálózat-működtető számára a kapacitásjogok kérelmezők közötti elosztására vonatkozóan előírt határidő	X-[...]4,25
A kapacitásra vonatkozó előírások menetvonalakká alakítása	[...] A pályahálózat-működtetőknek kell meghatározniuk, figyelembe véve a kapacitásgazdálkodásnak a 6. cikkben említett európai keretét
<p>Megjegyzés:</p> <p>1. „X – m”: az üzemi menetrend hatálybalépésének időpontja („X”) előtt „m” hónappal.</p> <p>[...]</p> <p>3. A kapacitásjogok iránti kérelmek benyújtására a kérelmezők számára az 1. pont szerinti táblázatban megállapított határidő az infrastruktúra-kapacitási kérelmek benyújtásának a 2012/34/EU irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett határideje.</p>	

5. A 31. ÉS A 38. CIKKBEN EMLÍTETT KERETMEGÁLLAPODÁSOKON KERESZTÜL TÖRTÉNŐ KAPACITÁSELOSZTÁS ÜTEMTERVE

A pályahálózat-működtetőnek be kell tartania a következő ütemtervet:

Időszak	Időtartam⁽¹⁾
A keretmegállapodások egységes érvényességi ideje	5 év
A kapacításra vonatkozó előírások menetvonalakká alakítása	X – 8,5 és X – 6,5 között (a 4. szakaszban említett éves elosztási folyamat keretében történő koordinációval közösen)
Megjegyzés:	
1. „X – m”: az üzemi menetrend 4. szakasz szerinti hatálybalépése („X”) előtt „m” hónappal.	

6. A 33. ÉS A 38. CIKKBEN EMLÍTETT GÖRDÜLŐ TERVEZÉST ALKALMAZÓ KAPACITÁSELOSZTÁSI FOLYAMAT ÜTEMTERVE

A pályahálózat-működtetőnek és a kérelmezőknek a gördülő tervezési folyamat során be kell tartaniuk a következő ütemtervet[...]:

Mérföldkő vagy időszak	Határidő vagy időtartam⁽¹⁾
Az a legkorábbi időpont, amikor a kérelmezőknek a gördülő tervezést alkalmazó elosztási folyamat keretében be kell nyújtaniuk kapacitáskérelmeiket	4 hónappal az első vonat indulása előtt
Az a legkésőbbi időpont, amikor a kérelmezőknek a gördülő tervezést alkalmazó elosztási folyamat keretében be kell nyújtaniuk kapacitáskérelmeiket	1 hónappal az első vonat indulása előtt
A gördülő tervezést alkalmazó kapacitáselosztási folyamat keretében biztosított kapacitásjogok maximális időtartama	36 hónappal az első vonat indulása után
A kapacításra vonatkozó előírások menetvonalakká alakítása a 33. cikk (2) bekezdésének a) pontjával összhangban megadott kapacitásjogok esetében	X – 8,5 és X – 6,5 között (a 4. szakaszban említett éves elosztási folyamat keretében történő koordinációval közösen)
A kapacításra vonatkozó előírások menetvonalakká alakítása a 33. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerint megadott kapacitásjogok esetében	A pályahálózat-működtetőnek kell meghatározniuk, figyelembe véve a kapacitásgazdálkodásnak a 6. cikkben említett európai keretét
<u>A pályahálózat-működtetők rendelkezésére álló</u>	<u>15 nap</u>

<u>maximális időtartam a kapacitásjogokra vonatkozó ajánlatnak a gördülő tervezési folyamat keretében történő elkészítésére</u>	
--	--

Megjegyzés:

1. „X – m”: az üzemi menetrend 4. szakasz szerinti hatálybalépése („X”) előtt „m” hónappal.

4. [...]

7. A 34. ÉS A 38. CIKKBEN EMLÍTETT ESETI ELJÁRÁSON KERESZTÜLI KAPACITÁSELOSZTÁS ÜTEMTERVE

Amennyiben az infrastruktúra-kapacitás elosztása eseti eljárás keretében történik, a pályahálózat-működtetőnek be kell tartania a következő ütemtervet:

Időszak	Időtartam
A pályahálózat-működtetők rendelkezésére álló maximális időtartam egyetlen hálózatra kiterjedő kapacitásjogokra vonatkozó ajánlat elkészítésére	[...] <u>5 nap</u>
A pályahálózat-működtetők rendelkezésére álló maximális időtartam több hálózatra kiterjedő kapacitásjogokra vonatkozó ajánlat elkészítésére	[...] <u>8 nap</u>

8. A 39. CIKKBEN EMLÍTETT ELOSZTOTT KAPACITÁS MÓDOSÍTÁSAINAK ÜTEMTERVE

Az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos jogok módosításakor a pályahálózat-működtetőnek be kell tartania a következő ütemtervet:

Mérföldkő vagy időszak	Határidő vagy időtartam
A pályahálózat-működtető rendelkezésére álló maximális időtartam egyetlen hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog felajánlására	[...] <u>5 nap</u>
A pályahálózat-működtetők rendelkezésére álló maximális időtartam több hálózatra kiterjedő alternatív kapacitásjog felajánlására	[...] <u>8 nap</u>

II. MELLÉKLET

[...]

A 21. cikkben említett nagy kihasználtságú és túlterhelt infrastruktúrának való nyilvánítás küszöbértékei

1. [...][...]

Felhasználás	Besorolás	Kapacitáskihasználás	Referencia-időszak
Heterogén forgalom	Nagy kihasználtságú	az elméleti kapacitás több mint [...] 85 %-a	Több mint 4 óra évente több mint 200 napon keresztül
Heterogén forgalom	Túlterhelt	az elméleti kapacitás több mint 95 %-a	Több mint 4 óra évente több mint 250 napon keresztül
Homogén forgalom	Nagy kihasználtságú	az elméleti kapacitás több mint [...] 90 %-a	Több mint 4 óra évente több mint 200 napon keresztül
Homogén forgalom	Túlterhelt	az elméleti kapacitás több mint 95 %-a	Több mint 4 óra évente több mint 250 napon keresztül

[...]

A pályahálózat-működtetőknek a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználásának meghatározásához a legmesszebbmenőig figyelembe kell venniük a 21. cikk (1a) bekezdésében említett módszert.

A „homogén forgalom” azt jelenti, hogy az érintett szakaszon a vonatok a kapacitáskihasználás szempontjából általában hasonló jellemzőkkel rendelkeznek, különösen a sebesség, a megállók elhelyezkedése és a gyorsulás tekintetében.

A „heterogén forgalom” azt jelenti, hogy az érintett szakaszon a vonatok a kapacitáskihasználás szempontjából eltérő jellemzőkkel rendelkeznek, különösen a sebesség, a megállók elhelyezkedése és a gyorsulás tekintetében.

2. [...]

[...]

III. MELLÉKLET

A KAPACITÁSGAZDÁLKODÁS 6. CIKKBEN EMLÍTETT EURÓPAI KERETÉNEK TARTALMA

A kapacitásgazdálkodás 6. cikkben említett európai keretének tartalmaznia kell legalább a következők elemeket:

Elem	Hivatkozás(ok)
[...]	[...]
A vasúti infrastruktúra kapacitásának stratégiai tervezése céljából igénybe veendő vasúti szállítási szolgáltatások típusai és leírása.	12. cikk, (2) bekezdés
A stratégiai kapacitás tervezésének közös elvei, eljárásai és módszerei, beleértve a pályahálózat-működtetők közötti koordinációt és az érdekelt felekkel való konzultációt is [...], <u>többek között a bejelentett kapacitásigények vonatkozásában.</u>	12. cikk, <u>(4) bekezdés; 12. cikk, (9) bekezdés; 13. cikk, 14. cikk, 17. cikk, (1) bekezdés; 54. cikk</u>
<u>Iránymutatások a szállítási piac elemzéséhez alkalmazandó eljárások és módszerek meghatározásához</u>	<u>15. cikk, (3) bekezdés</u>
A kapacitáskínálati terv közzétételének eszközei és a kérelmezőkkel való konzultáció folyamata.	18. cikk, (10) bekezdés
Szabályok és eljárások a kapacitáskínálati tervben szereplő, előre tervezett kapacitás elosztására vonatkozóan.	20. cikk, (3) bekezdés
<u>Közös módszer a vasúti infrastruktúra-kapacitás kihasználására vonatkozóan</u>	<u>21. cikk, (1a) bekezdés</u>
A kapacitásra vonatkozó előírások jellemzői.	26. cikk, (1) bekezdés
A fel nem használt kapacitásjogok megszüntetésére vonatkozó kihasználtsági küszöbértékek tartományai.	27. cikk, (6) bekezdés
A több hálózatra kiterjedő kapacitásjogok kiosztásának koordinálására irányuló eljárások és módszerek, beleértve a minőségi minimumkövetelményeket is.	28. cikk, (5) bekezdés
Iránymutatások a kérelmezők által benyújtott kapacitáskérelmek és a pályahálózat-működtetők által a konszenzusos konfliktusrendezési eljárás során javasolt infrastruktúra-kapacitás közötti különbségekre vonatkozó korlátok <u>meghatározásáról.</u>	36. cikk, (2) bekezdés

<u>Iránymutatások a konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmushoz olyan konfliktusok tekintetében amelyek legalább egy, több hálózatra kiterjedő kapacitáskérérelmet érintenek</u>	<u>36. cikk, (8) bekezdés</u>
<u>Eljárások és módszerek az infrastruktúra-kapacitással kapcsolatos, társadalmi-gazdasági és környezeti kritériumok alapján történő konfliktuskezelésre vonatkozóan.</u>	<u>37. cikk (1b) bekezdése</u>
Eljárások a kapacitásjogok kiosztás utáni módosításainak kezelésére vonatkozóan.	39. cikk, (8) bekezdés
[...] <u>Iránymutatások</u> a kapacitásjogok módosításai miatti [...] <u>bírságot</u> maguk után vonó <u>feltételek meghatározására vonatkozóan</u>	40. cikk, (3) bekezdés
[...]	[...]

IV. MELLÉKLET

A 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzat tartalma – a kapacitásgazdálkodásra és a forgalomirányításra vonatkozó szakasz

A 2012/34/EU irányelv 27. cikkének (2) bekezdésében említett elemek mellett [...] a szóban forgó cikkben említett hálózati üzletszabályzatnak a következőket [...] kell tartalmaznia:

- (1) A vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét és a hozzáférés feltételeit rögzítő szakasz. Ez a szakasz az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásban rendelkezésre álló információkra vonatkozik.
- (2) A kapacitásgazdálkodás elveiről és kritériumairól szóló szakasz. E szakaszban rögzíteni kell a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére álló infrastruktúra általános jellemzőit és a használatával kapcsolatos esetleges korlátozásokat, beleértve a fenntartás várható kapacitásigényeit. Rögzíteni kell a kapacitásgazdálkodásra vonatkozó eljárásokat és határidőket is. A szakasznak tartalmaznia kell továbbá az eljárás során alkalmazandó különös feltételeket, különösen a következőket:
 - a) azon eljárások, amelyek keretében a kérelmezőkkel a stratégiai kapacitástervezésről konzultálnak, **és a kérelmezők kapacitásigény-bejelentést tesznek**;
 - b) azon eljárások, amelyek keretében a kérelmezők kapacitást kérelmezhetnek a pályahálózat-működtetőtől;
 - c) a kérelmezőkre vonatkozó követelmények;
 - d) a stratégiai kapacitástervezés ütemterve, a kérelmezési, elosztási, kiigazítási és menetrendmódosítási eljárások, valamint a menetrendszerkesztésre vonatkozó információk igénylése során követendő eljárások, továbbá a tervezett és a nem tervezett karbantartási munkálatok ütemezési eljárásai;
 - e) a 36. cikkben említett konszenzusos konfliktusrendezési mechanizmust szabályozó elvek, beleértve az ezen eljárás részét képező vitarendezési rendszert, valamint a 37. cikkben említett hivatalos konfliktusrendezési mechanizmust is;
 - f) a kapacitásjogok módosításai miatti [...] **bírság** szerkezete és mértéke;
 - g) a nagy kihasználtságú vagy túlterhelt infrastruktúra esetében követendő eljárások és alkalmazandó feltételek;
 - h) az infrastruktúra-használat korlátozásainak részletei;
 - i) magyarázat a 6. cikkben említett európai kerettől való eltérésekre.
- (3) Az üzemeltetéssel (többek között a forgalomirányítással, a zavarkezeléssel és a válságkezeléssel) kapcsolatos szakasz. Ennek tartalmaznia kell az e rendeletben, valamint

az (EU) 2016/797 irányelvben, az (EU) 2016/798 irányelvben és a 2007/59/EK irányelvben rögzített követelmények végrehajtását, ideértve a következőket:

- a) üzemeltetési szabályok, többek között a forgalomirányításban alkalmazandó elsőbbségi szabályok vagy elsőbbségi elvek, a műszaki, üzemeltetési és biztonsági szabályok, valamint az üzemeltető személyzetre vonatkozó szabályok listája vagy az azokra való hivatkozások;
 - b) operatív intézkedések, beleértve a zavarkezelésre és a válságkezelésre, valamint a vállalkozó vasúti társaságokkal és más operatív érdekelt felekkel folytatott operatív kommunikációra és adatcserére vonatkozó szabályokat és eljárásokat is;
 - c) az üzemeltetés során használt információs rendszerek jegyzéke és az azokra való hivatkozások;
 - d) a 44. cikkben említett európai kerettől való eltérések kifejtése.
- (4) A teljesítménymenedzsment kulcsfontosságú elemeivel kapcsolatos szakasz, beleértve különösen a következőket:
- a) a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének ([...]**3**) bekezdésében említett üzleti tervben és az ugyanazon irányelv 30. cikkében említett szerződéses megállapodásban meghatározott teljesítménycélokra való hivatkozások;
 - b) a célok elérése felé tett előrehaladás nyomon követésére és jelentésére, a teljesítménybeli hiányosságok okainak az operatív érdekelt felekkel történő azonosítására, valamint a teljesítmény javítását célzó korrekciós intézkedések kidolgozására és végrehajtására vonatkozó eljárások;
 - c) magyarázat az 50. cikkben említett európai kerettől való eltérésekre.

V. MELLÉKLET

A HATÁROKON ÁTNYÚLÓ FORGALOMIRÁNYÍTÁS, ZAVARKEZELÉS ÉS VÁLSÁGKEZELÉS ÖSSZEHANGOLÁSA 44. CIKKBEN EMLÍTETT EURÓPAI KERETÉNEK A TARTALMA

A határokon átnyúló forgalomirányítás, zavarkezelés és válságkezelés összehangolása európai keretének legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:

Elem	Hivatkozás(ok)
A pályahálózat-működtetők által a forgalomirányítási szabályok és eljárások meghatározásakor figyelembe veendő közös forgalomirányítási, zavarkezelési és válságkezelési elvek.	43. cikk
A forgalomirányítás, a zavarkezelés és a válságkezelés pályahálózat-működtetők közötti és az operatív érdekelt felekkel történő koordinációjára vonatkozó közös szabályok és eljárások.	42. cikk; 43. cikk; 44. cikk, (2) bekezdés ; 45. cikk; 46. cikk [...]
Hálózati zavarok és válsághelyzetek esetén a kapacitáskezelésre és -elosztásra vonatkozó közös szabályok és eljárások.	41. cikk (1) bekezdés ; 41. cikk (2) bekezdés
A határon átnyúló forgalom lebonyolításában részt vevő operatív érdekelt felek felelősségének meghatározása előre megállapodott operatív eljárások, mérőföldkövek és interfészek alapján.	45. cikk
A kommunikációra és az információcserére vonatkozó eljárások, szabályok, eszközök és felületek, beleértve a pályahálózat-működtetőket, az operatív érdekelt felek és más érintett felek (különösen az állami hatóságok) között használatos harmonizált digitális eszközöket és interfészeket is.	45. cikk; [...] 62. cikk
[...]	[...]
[...] <u>Közös módszer az időtartam és a forgalomra várhatóan gyakorolt hatás becslésére, valamint a hálózati koordinátor által készítendő eseményjelentés tartalmának meghatározására</u>	[...] 47. cikk, (5a) bekezdés
[...] <u>Iránymutatások az érdekelt felekkel európai és határokon átnyúló ügyekben való megfelelő és rendszeres konzultáció</u>	[...] 54. cikk,

VI. MELLÉKLET

A 46. cikkben említett hálózati zavarok

Az esemény típusa	Becsült várható időtartam	Becsült várható hatások
Hálózati zavar	Három vagy annál több napra van szükség ahhoz, hogy a vonatok számára elérhető kapacitás visszaálljon az esemény előtti szintre	– Az érintett szakaszon egyetlen hálózaton üzemelő vonatok legalább 50 %-a üzemelési kezelést igényel – Az érintett szakaszon egynél több hálózaton üzemelő vonatok kevesebb mint 50 %-a igényel vagy fog várhatóan igényelni üzemelési kezelést
Több hálózatot érintő zavar	Három vagy annál több napra van szükség ahhoz, hogy a vonatok számára elérhető kapacitás visszaálljon az esemény előtti szintre	– Az érintett szakaszon egynél több hálózaton üzemelő vonatok 50 %-a vagy annál több igényel vagy fog várhatóan igényelni üzemelési kezelést

Az időtartam és a forgalomra gyakorolt várható hatás tekintetében alkalmazott feltételek kumulatívak.

VII. MELLÉKLET

[...]

A TELJESÍTMÉNY-FELÜLVIZSGÁLAT 50. CIKKBEN EMLÍTETT EURÓPAI KERETÉNEK A TARTALMA

Teljesítményterület	Releváns kérdések (indikatív jelleggel)
Infrastruktúra és eszközök	<ul style="list-style-type: none">– A fizikai infrastruktúra és az annak részét képező berendezések kapacitása és képességei, beleértve a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) szabványainak alkalmazását– Az infrastruktúra kapacitásának vagy képességeinek csökkenése az infrastruktúra elhalasztott megújítása, karbantartása vagy javítása miatt
Infrastruktúra-kapacitás	<ul style="list-style-type: none">– A kapacitás mennyiségére és minőségére vonatkozó ajánlat– Kapacitáskihasználás, a megnövekedett forgalom fogadására alkalmas szabad kapacitás– A rendelkezésre álló (tervezett vagy nem tervezett) kapacitás és a piaci igények közötti összhang, <u>egyetlen és több hálózatra kiterjedő szinten</u>– A kapacitásra vonatkozó ajánlat szilárdsága, különösen az infrastrukturális munkálatok tekintetében– Túlterhelt infrastruktúra– A vonatok tervezett állásideje a határállomásokon
Forgalomirányítás	<ul style="list-style-type: none">– A különböző típusú vasúti szolgáltatások pontossága/késései az indulási állomáson, a közbelső állomásokon és a célállomáson, valamint a működési szempontból fontos helyeken– Járatörlések– A vonatok tényleges állásideje a határállomásokon
Zavarkezelés és válságkezelés	<ul style="list-style-type: none">– A zavar vagy válság idején átirányítható vagy átütemezhető forgalom aránya– A zavarok vasúti forgalomra gyakorolt hatása a késések és járatörlések tekintetében– A zavarok vasúti szolgáltatókra és ügyfeleikre gyakorolt hatása

	– Felmerült speciális (minőségi) problémák
Digitális szolgáltatások, eszközök és interfészek elterjedése és teljesítménye	<ul style="list-style-type: none"> – A kapacitásgazdálkodáshoz, a forgalomirányításhoz és a zavarkezeléshez kapcsolódó eljárások támogatása – A szolgáltatott információk és adatok teljessége és minősége – Az [...] Európai Vasúti Közös Vállalkozás keretében kidolgozott európai architektúrához és az (EU) 2016/797 irányelv szerinti vonatkozó műszaki előírásokhoz való igazodás
A szabályozás betartása; szabályozói felügyelet	<ul style="list-style-type: none"> – A szabályoknak és eljárásoknak való megfelelést nyomon követő folyamatjelzők – Az igazgatási szervezetekhez és az ENRRB-hez benyújtott panaszok

VIII. MELLÉKLET

Az operatív érdekelt felek számára biztosítandó, a 48. cikkben említett információk

Az **adott esetben** az (EU) 2016/797 irányelvvel és **az annak alapján elfogadott** [...] vonatkozó végrehajtási jogi aktusokkal összhangban biztosított, **valamint az érdekelt feleknek [az 1305/2014/EU bizottsági rendeletben és a módosított 454/2011/EU bizottsági rendeletben] említett feladatokra vonatkozó** következő információkat kell [...] **biztosítani** a 48. cikk **alapján**:

A pályahálózat-működtető által biztosított információk

- Vonat [...]szám
- Vonatokkal kapcsolatos jelentéstétel
- **Menetvonal-elosztás**
- **Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés**
- **Üzemzavarral kapcsolatos információk**
- **Minőségjavítást célzó adatsere**

Más operatív érdekelt felek által szolgáltatott információk:

- A fuvarlevél adatai
- Menetvonal-kérelem [...]
- A vonat előkészítése
- Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés
- Üzemzavarral kapcsolatos információk
- A szállítmány várható indulási időpontja (ETD), várható váltási időpontja (ETI) és várható érkezési időpontja (ETA)
- A kocsik mozgása
- Minőségjavítást célzó adatsere

[...] IX. MELLÉKLET

[...]

[...]

[...]

X. MELLÉKLET
Megfelelési táblázatok

1. A 2012/34/EU IRÁNYELVBŐL ELHAGYOTT RENDELKEZÉSEKRE VONATKOZÓ MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

2012/34/EU irányelv	E rendelet
2. cikk, (6) bekezdés	[...] <u>38.</u> cikk, (2) bekezdés
3. cikk, 20. pont	21. cikk <u>és II. melléklet</u>
3. cikk, 22. pont	[...] 36. <u>és 37. cikk</u>
3. cikk, 23. pont	<u>4. cikk, 5. pont és</u> 31. cikk
3. cikk, 27. pont	4. cikk, 8. pont
3. cikk, 28. pont	4. cikk, 13. pont
7b. cikk, (1) bekezdés	3. cikk, (1) bekezdés
7b. cikk, (2) bekezdés	3. cikk, (2) bekezdés
7b. cikk, (3) bekezdés	3. cikk, (3) bekezdés és 2. cikk, (3) bekezdés, b) pont
36. cikk	40. cikk
38. cikk, (1) bekezdés	26. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés és 26. cikk (6) bekezdés
38. cikk, (2) bekezdés	26. cikk, (3) bekezdés
38. cikk, (3) bekezdés	26. cikk, (4) bekezdés
38. cikk, (4) bekezdés	26. cikk, ([...] <u>7</u>) bekezdés
39. cikk, (1) bekezdés	11. cikk, (3) bekezdés
39. cikk, (2) bekezdés	[...]3. cikk, (<u>1a</u>) bekezdés
40. cikk, (1) bekezdés	14. cikk[...], <u>28. cikk</u> és [...] <u>53.</u> cikk
40. cikk, (2) bekezdés	55. cikk, (7) bekezdés, 57. cikk, (2) bekezdés, 63. cikk (1) [...] bekezdés, valamint 64. cikk (1) és (7) bekezdés
40. cikk, (3) bekezdés	55[...]. cikk (2[...]) és ([...] <u>5</u>) bekezdés
40. cikk, (4) bekezdés	57. cikk, (1) bekezdés
40. cikk, (5) bekezdés	

41. cikk, (1) bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés
41. cikk, (2) bekezdés	7. cikk, (2) bekezdés
41. cikk, (3) bekezdés	7. cikk, (3) bekezdés
42. cikk, (1) bekezdés	31. cikk, (1) bekezdés
42. cikk, (2) bekezdés	31. cikk, (4) bekezdés
42. cikk, (3) bekezdés	31. cikk, (5) bekezdés
42. cikk, (4) bekezdés	31. cikk, (5) [...] bekezdés
42. cikk, (5) bekezdés	31. cikk, (7) bekezdés és I. melléklet, 5. szakasz
42. cikk, (6) bekezdés	31. cikk, (8) bekezdés
42. cikk, (7) bekezdés	31. cikk, (10) bekezdés
42. cikk, (8) bekezdés	31. cikk, (11) bekezdés
43. cikk, (1) bekezdés	38. cikk (1) bekezdés, 32. cikk (6), (7), (8[...]) bekezdés, 33. cikk (1) és (2) bekezdés, <u>valamint I. melléklet, 2., 4., 5., 6. és 7. szakasz</u>
43. cikk, (2) bekezdés	10. cikk (8) bekezdés, 11. cikk (2) bekezdés, 21. cikk (9) bekezdés, 38. cikk (3) bekezdés és 39. cikk (9) bekezdés
43. cikk, (3) bekezdés	[...]
44. cikk, (1) bekezdés	26. cikk, (1) bekezdés
44. cikk, (2) bekezdés	32. cikk (7) és [...] (8) bekezdés
44. cikk, (3) bekezdés	31. cikk, (2) bekezdés
44. cikk, (4) bekezdés	28. cikk <u>és 62. cikk (5) bekezdés</u>
45. cikk, (1) bekezdés	32. cikk, (2) bekezdés
45. cikk, (2) bekezdés	[...] <u>25.</u> cikk
45. cikk, (3) bekezdés	32. cikk, (10) bekezdés
45. cikk, (4) bekezdés	32. cikk, (11) bekezdés
46. cikk, (1) bekezdés	8. cikk (<u>2a</u>) és (3[...]) bekezdés, [...] 20. cikk (3) bekezdés [...] <u>és 36.</u> cikk (<u>1</u>) bekezdés

46. cikk, (2) bekezdés	36. cikk, (2) bekezdés
46. cikk, (3) bekezdés	36. cikk, (3) bekezdés
46. cikk, (4) bekezdés	36. cikk, (4) bekezdés
46. cikk, (5) bekezdés	36. cikk, ([...] <u>2</u>) bekezdés
46. cikk, (6) bekezdés	[...] <u>37.</u> cikk
47. cikk, (1) bekezdés	21. cikk (1) bekezdés és II. melléklet
47. cikk, (2) bekezdés	21. cikk, (4) bekezdés
47. cikk, (3) bekezdés	21. cikk ([...] <u>6</u>) bekezdés, 25. cikk (1) bekezdés
47. cikk, (4) bekezdés	8. cikk (1[...]) <u>és</u> (2[...]) bekezdés, valamint 11. cikk (3) bekezdés
47. cikk, (5) bekezdés	8. cikk, (1) bekezdés és [...] <u>33. cikk</u>
47. cikk, (6) bekezdés	21. cikk, (6) bekezdés
48. cikk, (1) bekezdés	34. cikk, (1) bekezdés
48. cikk, (2) bekezdés	18. cikk, (4) bekezdés
49. cikk, (1) bekezdés	24. cikk, (1) bekezdés
49. cikk, (2) bekezdés	24. cikk, (2) bekezdés
49. cikk, (3) bekezdés	24. cikk, (3) bekezdés
50. cikk, (1) bekezdés	22. cikk, (1) bekezdés
50. cikk, (2) bekezdés	22. cikk, (2) bekezdés
50. cikk, (3) bekezdés	22. cikk, (1) bekezdés
51. cikk, (1) bekezdés	23. cikk, (1) bekezdés
51. cikk, (2) bekezdés	23. cikk (1) és (2) bekezdés
51. cikk, (3) bekezdés	23. cikk, (4) bekezdés
51. cikk, (4) bekezdés	23. cikk, (5) bekezdés
52. cikk, (1) bekezdés	12. cikk, (8) bekezdés
52. cikk, (2) bekezdés	27. cikk, (6) bekezdés

53. cikk, (1) bekezdés	35. cikk, (1) bekezdés
53. cikk, (2) bekezdés	10. cikk (2) és (4) bekezdés, valamint 35. cikk (4) bekezdés
53. cikk, (3) bekezdés	9. cikk, (1) bekezdés
54. cikk, (1) bekezdés	43. cikk, (3) bekezdés
54. cikk, (2) bekezdés	43. cikk, (5) bekezdés
54. cikk, (3) bekezdés	43. cikk, (6) bekezdés

2. MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT A 913/2010/EU RENDELETHEZ

913/2010/EU rendelet	E rendelet
1–7. cikk	
8. cikk	55. cikk (1)–(4), (6), (7) és (8) bekezdés, továbbá az 56. cikk (1) bekezdésének a)–c) és f) pontja, valamint (2) bekezdése
9. cikk, (1) bekezdés	14. cikk (1) bekezdés, 22. cikk (3) és (4) bekezdés, 23. cikk (3) bekezdés, valamint 57. cikk
a 9. cikk (1) bekezdésének a), c), d), e) pontja, valamint (2), (3), (4) és (5) bekezdése	
9. cikk, (1) bekezdés, b) pont	15. cikk, valamint 22. cikk, (3) és (4) bekezdés
10. cikk	
11. cikk	55. cikk, (1)–(4), (6), (7) és (8) bekezdés
12–18. cikk	
19. cikk	49. cikk, valamint [...] 65. cikk, (7) és (8) bekezdés
20–25. cikk	